Schriften zum Staatsaufbau
Neue Folge der Schriften der Hochschule für Politik, Teil II
Herausgegeben von Paul Meier-Benneckenstein
Heft 50/51

Dr. Th. Kittel und Dr. W. Wehrmann

Das Reichsverkehrsministerium

Das Reichsverkehrs-ministerium

Von

Dr. Theodor Kittel

und

Geheimrat Dr. Wolfgang Wehrmann

Ministerialdirigenten im Reichsverkehrsministerium

1940

Junker und Dünnhaupt Verlag / Berlin

I. Historische und organisatorische Entwicklung der deutschen Verkehrsverwaltung.

1. Die Entstehung des Reichs-Verkehrsgedankens.

In Deutschland ist von jeher der Verkehrsgedanke mit dem Reichsgedanken aufs engste verbunden. Dem alten Römischen Reich Deutscher Nation war die Zusammenfassung von Verkehrsaufgaben, wie sie sich in damaliger Zeit an den „Reichsstraßen" zeigten, etwas Natürliches. Nachdem diese Auffassung sich in der Zwischenzeit unter dem Einfluß der Landeshoheit verloren hatte, regte sich der alte Gedanke der Verkehrseinheit wieder, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts unter preußischer Führung die „Reichsidee" wieder auflebte.

Der „Verkehr" ist erst in der Neuzeit als ein eigenes geschlossenes Verwaltungsgebiet herausgestellt worden. Zum erstenmal in Deutschland wurde im Jahr 1904 in Bayern ein Verkehrsministerium eingerichtet. Die Entwicklung dahin, daß die Betreuung des Verkehrs Reichsaufgabe wurde, ist noch neuer. Das Reichsverkehrsministerium ist eines der jungen Reichsministerien.

Bis zum Ende des Weltkrieges lagen alle Verkehrsaufgaben so gut wie ausschließlich in den Händen der deutschen Bundesstaaten. Die Verwaltung der staatlichen Verkehrsmittel war den verschiedensten Ministerien anvertraut, in manchen Bundesstaaten z. B. dem Finanzministerium. Daß in einzelnen Bundesstaaten noch bis ins 20. Jahrhundert hinein die Staatseisenbahnen von den Ministerien der Auswärtigen Angelegenheiten betreut wurden, als ob es sich noch wie vor Jahrhunderten im wesentlichen um

den Verkehr von Hof zu Hof handle, dieser Anachronismus wurde nicht als solcher empfunden. Im großen Preußen waren, entsprechend der Entwicklung des Ausbaues der Wasserstraßen und des Eisenbahnnetzes, die Wasserstraßen- und die Staatseisenbahnverwaltung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zusammengefaßt. Das Reich hatte nach der Reichsverfassung von 1867/71, die darin im wesentlichen dem Verfassungsentwurf der Frankfurter Nationalversammlung von 1849 folgte, nur Gesetzgebung und Aufsicht. Gegen große Widerstände wurde es erreicht, daß die Reichsverfassung von 1871 eine einheitliche Handelsflagge für die deutsche Seeschiffahrt einführte; im übrigen erließen aber die einzelnen Küstenländer selbständig eigene Vorschriften für ihre Seeschiffahrt. Es war ein besonderer Ausnahmefall, daß mit Unterstützung militärischer Gesichtspunkte das Reich zwischen 1890 und 1913 den Kaiser-Wilhelm-Kanal selbst erbauen und dann verwalten konnte. Auch der neu aufkommende Kraftverkehr wurde bis zum Weltkrieg in den einzelnen Bundesstaaten je für sich, und zwar als eine hauptsächlich die öffentliche Ordnung betreffende Angelegenheit, vom Innenministerium aus geregelt.

2. Die Verkehrsverwaltung nach dem Weltkrieg.

A. Die Schaffung des Reichsverkehrsministeriums und die Übernahme der Eisenbahnen.

Nach dem Weltkrieg galt es, aus den Trümmern des verlorenen Krieges und des Zusammenbruchs zu retten was zu retten war und den Wiederaufbau des deutschen Verkehrswesens durchzuführen. Denn die Maßlosigkeit des Friedensdiktats wirkte sich auf dem Verkehrsgebiet durch die brutale Wegnahme der Verkehrsmittel, Eisenbahnfahrzeuge, Seeschiffe, Binnenschiffe, ja sogar von Umschlagsanlagen im neutralen Ausland, durch Einsetzung diskriminierender internationaler Stromkommissionen für die deutschen Ströme usw. hart aus. Daraus ergab sich die Not-

wendigkeit, die Kräfte zum Wiederaufbau gerade des Verkehrs besonders zusammenzufassen. Dazu kam, daß man im Krieg die Nachteile der Zersplitterung der staatlichen Verkehrsverwaltungen, Eisenbahn- wie Wasserstraßenverwaltung, in den Bundesstaaten sowohl bei der Heeresleitung wie in der Öffentlichkeit erkannt hatte und daß im Jahre 1917 sogar der Reichstag die Zusammenfassung in der Hand des Reichs gefordert hatte.

Durch die neue Reichsverfassung (Art. 89, 97, 101, 171) ist dem Reich die Aufgabe zugefallen, die Eisenbahnen und Wasserstraßen des allgemeinen Verkehrs sowie die Seezeichen, und zwar innerhalb kurzer Frist, zu übernehmen und die Eisenbahnen als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Im Hinblick hierauf ist durch Verfügung des Reichspräsidenten am 21. Juni 1919 die Bildung eines Reichsverkehrsministeriums angeordnet und dem Parlamentarier Dr. Bell übertragen worden.

Im Reichsverkehrsministerium wurden drei in sich geschlossene Abteilungen eingerichtet:

1. die **Eisenbahnabteilung**,
2. die **Abteilung für Wasserstraßen**,
3. die **Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen**.

Mit Wirkung vom 6. Oktober 1919 ab wurden das bisherige Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen und das Reichs-Eisenbahn-Amt im Reichsverkehrsministerium vereinigt und daraus zwei Eisenbahnabteilungen gebildet:

die Eisenbahnverwaltungsabteilung zur Vorbereitung der Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich und zur Liquidation der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen,

die Eisenbahnaufsichtsabteilung für die bisher vom Reichs-Eisenbahn-Amt wahrgenommenen Geschäfte.

Um der im Spätherbst 1919 auftretenden besonderen Verkehrsschwierigkeiten Herr zu werden, wurde im Oktober 1919 eine dritte Eisenbahnabteilung, die Verkehrsabteilung, eingerichtet mit der besonderen Aufgabe, auf das Zusammenwirken der verschie-

denen Verkehrszweige und die Ausnutzung des Transportraumes hinzuwirken. Im Zusammenhang damit wurde durch Kabinettsbeschluß vom 11. November 1919 die bis dahin dem Chef des Feldeisenbahnwesens angegliederte Schiffahrtsabteilung dem Reichsverkehrsminister unterstellt.

Nachdem der Reichsverkehrsminister am 5. Mai 1920 nach Verkündung des Reichsgesetzes (vom 30. April 1920) über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich die oberste Leitung der Reichseisenbahnen (bisherigen Staatseisenbahnen) übernommen hatte, machte sich der weitere Ausbau des Reichsverkehrsministeriums zur Zentralbehörde der neuen Reichseisenbahnen erforderlich. Zunächst wurde die bereits seit Herbst 1919 dem Reichsverkehrsminister unterstellte Oberste Betriebsleitung der deutschen Eisenbahnen (frühere Bezeichnung: Kriegsbetriebsleitung) zu einer Betriebsabteilung des Reichsverkehrsministeriums umgebildet; gleichzeitig wurden eine Personalabteilung und eine Finanzabteilung eingerichtet. Im Laufe des Sommers 1920 folgte noch die Bildung einer Tarifabteilung, einer maschinentechnischen Abteilung und einer Abteilung für elektrischen Zugbetrieb und Brennstoffwirtschaft. Mit dem Ausbau dieser Abteilungen ist der größte Teil der nach der Verwaltungsordnung dem Reichsverkehrsminister zufallenden Geschäfte von den zu Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums umgebildeten bisherigen Landeszentralbehörden auf die Hauptstelle des Reichsverkehrsministeriums übergegangen.

Staatsrechtlich war die Bildung des Reichsverkehrsministeriums durch die Bekanntmachung vom 31. Oktober 1919 (Reichsanzeiger 1919 Nr. 250) und einen Erlaß des Reichspräsidenten vom 9. Januar 1920 (Amtsblatt der Reichsfinanzverwaltung 1920 S. 193) vollzogen.

Dieser Erlaß hat folgenden Wortlaut:

„Zur Ausführung sämtlicher dem Reiche nach der Reichsverfassung auf dem Gebiete des Verkehrs obliegenden Aufgaben, mit Ausnahme der Postangelegenheiten, ist eine besondere oberste

Reichsbehörde unter dem Namen ‚Reichsverkehrsministerium' errichtet worden.

Der Chef dieser Behörde führt die Bezeichnung ‚Reichsverkehrsminister'.

Dem Reichsverkehrsministerium obliegt zunächst, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen und Wasserstraßen sowie die Seezeichen in das Eigentum und die Verwaltung des Reichs zu überführen und die Liquidation der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen vorzunehmen.

Die Hauptaufgabe des Reichsverkehrsministeriums ist die Zusammenfassung des gesamten Verkehrswesens in einer einheitlichen Zentralstelle. Es unterstehen ihm die auf das Reich übernommenen Eisenbahnen und Wasserstraßen sowie der Verkehr mit Kraftwagen und der Verkehr zu Wasser und in der Luft.

Über die nicht vom Reiche verwalteten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs übt das Reichsverkehrsministerium die Reichsaufsicht aus.

Das Reichsverkehrsministerium zerfällt in die Eisenbahnabteilungen, die Abteilung für Wasserstraßen und die Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen (Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen). Die ehemalige Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens ist ihm als ‚Schiffahrtsabteilung beim Reichsverkehrsministerium' angegliedert."

So waren in dem neuen Reichsverkehrsministerium vom Winter 1919/20 mit Ausnahme der Post bereits alle Zweige des Verkehrs vertreten: Eisenbahnen, Wasserstraßen und Schiffahrt, Kraftverkehr, Luftverkehr. Allerdings hatte das neue Ministerium vorerst für lange Zeit vollauf damit zu tun, die Leitung der Verkehrsgeschäfte aus den Länderministerien auf sich überzuleiten. Dieser Übergang vollzog sich bei den einzelnen Zweigen des Verkehrs verschieden schnell. Verhältnismäßig rasch ging es bei den Staatseisenbahnen. Sie waren, wie erwähnt, schon Anfang Mai 1920 ganz auf das Reich übergeleitet.

Auch für die Wasserstraßen war in der Weimarer Verfassung ein bestimmter Endtermin (1. April 1921) für die Übernahme der Verwaltung auf das Reich vorgeschrieben. Die mit den Ländern nötigen Verhandlungen über die Übernahmebedingungen gestalteten sich sehr schwierig, da die Länder, sich an den zu engen Wortlaut des Artikels 97 RV. klammernd, dem Reiche nur die Verkehrspflege an den Wasserstraßen überlassen, sich im übrigen aber weitgehenden Einfluß auf die Verwaltungsführung des Reiches sichern wollten. Das Ergebnis der Verhandlungen war ein unglücklich gefaßter „Staatsvertrag" vom 29. Juli 1921, der die Bewegungsfreiheit der neuen Reichsverwaltung aufs äußerste beschränkte und auf lange Jahre hinaus mit Bindungen an die von den größeren Ländern verfolgten Ausbauziele belastete.

Von 1920 bis Oktober 1924 hat das Reichsverkehrsministerium alle Verkehrszweige einschließlich der Reichseisenbahnen, und zwar letztere unmittelbar, die übrigen Verkehrszweige mittelbar, verwaltet. Nach der Weimarer Verfassung oblag ihm zunächst die Überführung der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen und Wasserstraßen in das Eigentum und die Verwaltung des Reichs. Darüber hinaus war ihm durch den Gründungserlaß des damaligen Reichspräsidenten vom 9. Januar 1920 als Hauptaufgabe die „Zusammenfassung des gesamten Verkehrswesens in einer einheitlichen Zentralstelle" zugewiesen.

B. Die Übernahme der Wasserstraßen.

Dementsprechend galt es in den nächsten Jahren für das Reichsverkehrsministerium, sein Arbeitsgebiet von demjenigen anderer Zentralbehörden abzugrenzen und den organisatorischen Rahmen für die Verwaltung der neu übernommenen Aufgaben zu schaffen. Besondere Schwierigkeiten ergaben sich dabei für die Wasserstraßenverwaltung aus dem Dualismus Reich — Länder. In langwierigen fruchtlosen Streitverfahren vor dem Staatsgerichtshof wurde dem Reichsverkehrsministerium das Recht be-

stritten, die ihm übertragenen Wasserstraßen nach allen Richtungen (Vorflut, Hochwasservorsorge, Ausbau, Fischereipflege, industrielle Ansiedlung, Betreuung der Häfen, Wasserwirtschaft, Abwässerbeseitigung, Verkehrsentwicklung) verwalten zu können; es wurde vielmehr von den Ländern unter Führung des Preußischen Landwirtschaftsministeriums bei den über die Schiffahrtspflege hinausgehenden Maßnahmen ein entscheidendes Mitwirkungsrecht beansprucht. Die hierin liegende Unklarheit der Stellung der Reichsverwaltung wurde praktisch um so bedeutungsvoller, als das Reichsverkehrsministerium nach dem Staatsvertrag seine Wasserstraßenverwaltung „einstweilen" durch Weiterbenutzung der Länderbehörden zu führen hatte. Diese Länderbehörden hatten neben den Aufgaben der Wasserstraßenverwaltung zugleich Länderaufgaben wahrzunehmen. Die Personalien der Beamten wurden bei den Länderzentralbehörden geführt, insbesondere diejenigen der fachtechnischen Beamten in Preußen bei dem Preußischen Landwirtschaftsministerium. Da das Reich die Kosten für seine Verwaltungsarbeit zu tragen hatte, ergab sich daraus nicht nur eine umfangreiche Abrechnungsarbeit, sondern vor allem eine immer lästiger sich geltend machende Schwächung des Reichseinflusses auf die zum weitaus größten Teil für das Reich tätigen Fachbehörden, die auch die Beamtenschaft in eine widerspruchsvolle Zwitterstellung brachte. Trotz vieler Versuche gelang es unter der Weimarer Verfassung nicht, diese Schwierigkeiten in brauchbarer Weise zu lösen. Eine Vorlage, reichseigene Wasserstraßenbehörden nach dem Muster der preußischen Strombaubehörden für die einzelnen Stromgebiete zu bilden, wurde, trotzdem der Staatsgerichtshof auf Klage des Reiches seine Berechtigung zu solchen Maßnahmen ausdrücklich anerkannte, von dem Reichsrat abgelehnt. Um bei großen Bauvorhaben die Ausführung durch die verschiedenen Länderbehörden zu vermeiden, sah sich das Reichsverkehrsministerium genötigt, zu Gesellschaftsformen des bürgerlichen Rechts zu greifen, z. B. der Rhein-Main-Donau AG., der Neckar AG., Saaletalsperren AG.

Die durch den Erlaß vom 31. Oktober 1919 im Reichsverkehrsministerium gebildete Wasserstraßenabteilung, welche durch die oben erwähnte, für Eisenbahnen und Wasserstraßen gemeinschaftliche „Verkehrsabteilung" ergänzt wurde, hatte zunächst nur den Bau, die Unterhaltung und die Verwaltung der See- und Binnenwasserstraßen, einschließlich des Seezeichenwesens. Ihr wurden Ende des Jahres 1920 auch die vom Reichswirtschaftsministerium — vorübergehend — übernommene Elektrizitätsabteilung sowie am 1. April 1924 die vom Reichswirtschaftsministerium übergeleiteten Verkehrsangelegenheiten der Binnenschiffahrt zugewiesen. Lebhaften Widerstand leistete das Wirtschaftsministerium gegen die Übernahme der bei Bildung dieses Ministeriums vom früheren Reichsamt des Innern ihm zugeteilten wirtschaftlichen Fragen der Seeschiffahrt und des Seeverkehrs. Erst nach mehrfachen Kabinettsberatungen wurde durch Erlaß des Reichskanzlers vom 26. Mai 1926 — Reichsanzeiger Nr. 124 — der Geschäftsbereich des Reichsverkehrsministers durch die beim Reichswirtschaftsministerium bearbeiteten Seeschiffahrtsangelegenheiten vergrößert. Zugleich wurden dem Reichsverkehrsminister das Reichskommissariat für Seeschiffsvermessung (Reichsschiffsvermessungsamt), das Reichsoberseeamt, die Reichskommissare für die Seeämter, die Reichsprüfungsinspektoren für Seefahrtschul- und Prüfungswesen und die Technische Kommission für die Seeschiffahrt unterstellt.

C. Luftamt und Kraftfahrwesen.

Aus der wuchernden Fülle der Kriegs- und Revolutionsbehörden übernahm das frisch gebildete Reichsverkehrsministerium im Jahre 1920 als neue Ministerialabteilung ein seltsames Gebilde: das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen, meistens kurz „Reichsluftamt" genannt. Reichsämter waren unter der Bismarckschen Verwaltungsorganisation Oberste Reichsbehörden. So gab es ein Reichsamt des Innern, ein Auswärtiges Amt,

ein Reichsjustizamt, ein Reichsschatzamt usw. usw., also Ämter, welche den heutigen Reichsministerien entsprachen. Ein solches Amt ist das Reichsluftamt nie gewesen. Es war eine „höhere Reichsbehörde", etwa wie das Reichspatentamt oder das Statistische Reichsamt. Es wäre jedoch nicht richtig, das Reichsluftamt diesen Ämtern gleichzustellen; denn an seiner Spitze stand nicht ein Präsident, wie dies bei den höheren Reichsbehörden der Fall war, sondern ein Unterstaatssekretär, der formell einem wirklichen Reichsamt, nämlich dem Reichsamt des Innern, angehörte.

Die Gründung des Reichsverkehrsministeriums war in etwas oberflächlicher Weise vorgenommen worden. Es sollte als „Hauptaufgabe die Zusammenfassung des gesamten Verkehrswesens in einer einheitlichen Zentralstelle" haben. Welche Verwaltungszuständigkeiten zum „Verkehrswesen" zu rechnen waren, wurde nicht gesagt. Gerade das Verkehrswesen reicht aber in so weite Verwaltungsgebiete — man denke nur an die Produktion der Verkehrsmittel, an die Roh- und Kraftstoffe, die polizeilichen Ordnungen, den Außenhandel u. a. —, daß klare Verantwortlichkeiten unentbehrlich sind. Die Oberflächlichkeit bei der Gründung ist denn auch die Quelle mannigfacher Unklarheiten und Streitigkeiten geworden, welche auf vielen Gebieten die Schlagfertigkeit der Reichsverwaltung als solche lähmte. Sie wirkte sich nicht nur zwischen dem Reich und den Ländern aus, sondern auch zwischen dem Reichsverkehrsministerium und anderen Reichsressorts.

Nach der Weimarer Verfassung besaß das Reich das Recht der Gesetzgebung, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und die Landesverteidigung handelte (Artikel 7 Ziff. 19). Eine kräftige Reichsregierung hätte mit dieser Bestimmung alles Notwendige an sich ziehen können. Wie die Dinge aber lagen, wurde von der Befugnis leider nur ein sehr geringer Gebrauch gemacht. Der Grund lag in der stetig zunehmenden Erstarkung des Länderpartikularismus, der sich in den Jahren nach der Revolution als Reaktion auf den unfertigen und sich unschön gebärdenden Reichs-

unitarismus entwickelte. Es wäre sicher notwendig gewesen, das Straßenwesen sowohl organisatorisch und nach der Richtung des materiellen Wegerechts als auch nach der des Straßenverkehrs reichsrechtlich zu ordnen. Die Straßen waren durch die Erfindung des Automobils langsam wieder Objekte des allgemeinen Verkehrs geworden. Man steht verständnislos vor der Tatsache, daß eine Revolution über das Reich hinwegbrausen konnte, welche zwar die Throne der deutschen Landesfürsten umstürzte, das große, verbindende Element der Straßen aber in der Souveränität der Länder beließ, die man eigentlich beseitigen wollte. Die deutschen Straßen wurden von 11 preußischen Provinzen, den beiden Landeskommunalverbänden Wiesbaden und Kassel, 16 außerpreußischen Ländern sowie von 670 Kreisen und Bezirken sozusagen souverän verwaltet. Daneben waren mehr als 63 000 Gemeinden im Straßenwesen tätig. In ähnlicher Weise war das Recht für den Verkehr auf der Straße zersplittert. Im eigentlichen Kraftfahrwesen hatte zwar der Reichsgedanke — in einem gewissen Widerspruch mit der damaligen Reichsverfassung — von jeher Geltung gehabt. Die erste Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs im Jahre 1909 (Reichsgesetzbl. S. 437) und die Verordnung hierzu (Reichsgesetzbl. 1910 S. 389) erging unter der Führung des Reiches, nämlich des Reichsamts des Innern. Im Jahre 1923 versuchte der Reichstag, dem Reich die Führung auf dem Gebiete des Straßenverkehrs dadurch zu sichern, daß er eine Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen beschloß, nach welcher das Reich mit Zustimmung des Reichsrats auch über den allgemeinen Fahrverkehr, soweit dies in Rücksicht auf den Kraftfahrzeugverkehr erforderlich war, Vorschriften treffen könne (Reichsgesetzbl. 1923 S. 743). Die Ausübung des dem Reichstag übertragenen Rechts scheiterte an dem Widerstand der Länder, welche ängstlich um ihre Hoheitsrechte besorgt waren. Von einer einheitlichen Regelung der wirtschaftlichen Seite des Straßenverkehrs mit durchgreifenden Gesichtspunkten des Gewerbeschutzes und des Aus-

gleichs zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln war in jenen Jahren überhaupt noch nicht die Rede.

Besonders verzweifelt lagen die Dinge auf dem Gebiete der Luftfahrt. Hier war durch das Diktat der Siegerstaaten nicht nur die Luftwaffe vernichtet, sondern auch die im Versailler Vertrag ausdrücklich zugestandene zivile Luftfahrt war durch nachträgliche Gewaltmaßnahmen so verkümmert worden, daß es unmöglich schien, das deutsche Volk überhaupt noch an der Entwicklung der neu erworbenen Flugkunst des Menschen zu beteiligen. Nicht ohne innere Bewegung entnimmt der Forscher aus den schon vergilbten Akten jener Zeit, wie leidenschaftlich namhafte Kräfte an den inneren und äußeren Fesseln gerüttelt haben. Manchem Streben ist ein gewisser Erfolg nicht versagt geblieben. Das meiste aber wurde überwuchert von den geistigen, politischen und wirtschaftlichen Verfallserscheinungen jener Zeit. Die Stunde war noch nicht gekommen. —

Es soll hier nicht der Platz sein, an dem eine Geschichte der Luftfahrt in der Zeit zwischen der Novemberrevolte und der nationalen Erhebung zu schreiben ist. Die Luftwaffe war tot. Der feste Wille der Entente und die Schwäche des Reichs standen ihrer Erhaltung entgegen. Der Reichstag und sein Regierungsausschuß, das Reichskabinett, standen dem Verfall der Luftfahrt zunächst tatenlos oder sogar gleichgültig gegenüber. Das Londoner Ultimatum war angenommen worden. Die „Begriffsbestimmungen", welche sicherstellen sollten, daß in Deutschland nur Luftfahrzeuge von geringer Leistungsfähigkeit gebaut werden durften, waren durch Reichsgesetz eingeführt; das Internationale Garantiekomitee wachte darüber, daß diese Bestimmungen nicht verletzt wurden. Die Lage erschien in jeder Beziehung hoffnungslos. Es war deshalb nicht verwunderlich, daß der damals in allen Amtsstuben herumgeisternde Sparkommissar die Feststellung traf, daß es sich erübrige, für eine unmöglich gewordene Luftfahrt noch eine Behörde zu unterhalten und Staatsmittel zu bewilligen.

Es ist das unverwelkliche Verdienst des Generals v. Seeckt, in dieser Situation die Initiative ergriffen zu haben. Nach dem unglücklich verlaufenen Aufstande der NSDAP. in München war er Inhaber der vollziehenden Gewalt in Deutschland geworden. Er nahm an Sitzungen des Reichskabinetts teil und hatte einen großen politischen Einfluß. General v. Seeckt legte Einspruch dagegen ein, daß die letzte Keimzelle einer deutschen Luftfahrt, die zivile Luftfahrt, mit kaltherzigem Ungeist vernichtet wurde. Er trat für eine kräftige Förderung der Zivilluftfahrt durch das Reich ein, und er hatte Erfolg. Auf der Basis eines umfangreichen zivilen Luftverkehrs, der innerdeutsche, europäische und interkontinentale Aufgaben ins Auge faßte und für dessen Durchführung die Deutsche Lufthansa geschaffen wurde, konnten alle Zweige der Luftfahrt mit Leben erfüllt werden, nachdem auf der Grundlage des Locarno-Vertrages durch das Pariser Abkommen von 1926 das internationale Garantiekomitee und die Begriffsbestimmungen beseitigt worden waren. Alle großen Themen moderner Luftpolitik, wie Industrieerhaltung, Forschung, Typenentwicklung, Motorenkonstruktion, Fliegerausbildung, Sport, Schaffung von Land- und Seeflughäfen, Nachtbefeuerung, Flugfunkwesen, Wetterdienst, Lichtbildwesen, Blindfliegerei, Hochschulwesen, Segelflugkonstrukteurnachwuchs usw. usw. wurden zur Förderung des Luftverkehrs aufgenommen. Ein gutes Wort nahm seinen Weg in die deutsche Fliegerschaft und die deutsche Jugend: „Wir wollen eine luftfahrttreibende Nation werden!" Die Mittel waren zunächst gering, wuchsen aber nicht nur durch Vermehrung im Haushalt des Reichs, sondern auch durch verständnisvolle Mitwirkung der Reichsbahn, der Reichspost, der Länder und vor allem auch der großen Stadtgemeinden.

Die Entwicklung aller aufgezählten Zweige war bei der politischen Schwäche und der notorischen Armut des Reichs naturgemäß nur embryonal. Aber es ist doch nicht zu verkennen, daß fortlaufend und ansteigend bis zum Jahre 1933 eine Linie ver-

folgt worden ist, deren Ausgangspunkt im Frühjahr 1924 wie folgt formuliert worden war:

> „Die Entwicklung der Luftfahrt muß auf allen Gebieten so vorgetrieben werden, daß es im wesentlichen nur einer starken Reichspolitik und der Zuführung bedeutender Geldmittel bedarf, um sie in möglichst schneller Zeit zur Erfüllung jeder an sie herantretenden Aufgabe zu befähigen."

Die Entwicklung gelang, wenn auch mit allen Unvollkommenheiten, die jener Zeit anhafteten. Die zu überwindenden Schwierigkeiten waren groß. Die Westmächte wachten argwöhnisch über jede Lebensregung der deutschen Luftfahrt. Im Lande gingen der Verrat und die Denunziation um. Der Reichstag blieb kalt. Das Reich besaß keine Verwaltungszuständigkeiten und regierte auf diesem Gebiet kaum anders wie eine Handelsgesellschaft, die sich im wesentlichen auch ihrerseits auf Gesellschaften des privaten Rechts stützte und nur dadurch die Ländergrenzen zu überwinden vermochte. Aufgaben, die eigentlich Hoheitsaufgaben des Reichs hätten sein müssen, wurden Gesellschaften privaten Rechts zur Ausführung übertragen, in denen sich das Reich durch seine Haushaltmittel einen rein kapitalistischen Einfluß sicherte.

Im Jahre 1933 ging die Luftfahrt auf das neugebildete Reichskommissariat über, aus dem sich alsbald das Reichsministerium für Luftfahrt erheben sollte. Die Ministerialabteilung und die Außenorganisationen wurden der Grundstock für die ungeheure Entwicklung, welche sich alsbald unter Führung einer Siegfriedgestalt, des Reichsmarschalls Hermann Göring, zu vollziehen begann. Bei dem Aufbau der Luftfahrt im Dritten Reich hat das Reichsverkehrsministerium nicht mehr mitgewirkt. Seine Aufgaben klangen damit ab, daß der Leiter der Luftfahrtabteilung noch nach der Machtergreifung das Deutsche Reich auf der Abrüstungskonferenz in Genf als politischer Delegierter für die Luftfahrt bis zum Zerfall der Konferenz vertrat.

Die Tatsache, daß das Kraftfahrwesen vor Entstehung des Reichsverkehrsministeriums im Reichsamt des Innern bearbeitet wurde, läßt deutlich erkennen, daß in den ersten beiden Jahrzehnten, in denen dieser neue Verkehrszweig entstand, für die Staatsführung polizeiliche Gesichtspunkte im Vordergrunde standen. Es hat lange gedauert, bis in der Regierung Ansichten aufkamen, welche das Kraftfahrzeug nicht allein mit den Augen des Polizisten betrachten wollten, sondern auf seine wirtschaftliche, strukturwandelnde und militärische Bedeutung hinwiesen. Die Stimmen waren jedoch vereinzelt und vermochten sich nicht durchzusetzen. Ein ausgesprochen kraftfahrfeindlicher Geist hat die verkehrsregelnde Gesetzgebung lange Zeit beherrscht. Der Kraftwagen blieb in der Anschauung des Gesetzgebers ein gefährliches Instrument und ein Luxusvehikel reicher Leute oder — soweit er einen wirtschaftlichen Güter- oder Personenverkehr betrieb — ein überflüssiger und störender Konkurrent der Schiene. Die Gesetzgebung war nicht auf Förderung, sondern auf Zurückdämmung bedacht. Im Reichsrat kamen diese Gesichtspunkte besonders zur Geltung. Aber auch der Reichstag in seiner spießbürgerlichen Auffassung des sozialen Gedankens scheute jeden Schritt, durch den sich eine Partei als Vorkämpferin eines „Verkehrsmittels der reichen Leute“ kompromittieren konnte.

Im Verkehrsministerium ist gegen solche Auffassungen von jeher leidenschaftlich gekämpft worden. Doch auch dort war nach der Dawes-Gesetzgebung und der Vergesellschaftung der Reichsbahn der Gedanke der einheitlichen Verkehrspolitik in der Verfinsterung begriffen. Der jahrelange Kampf zwischen Schiene und Kraftwagen ist kein Ruhmesblatt in der Geschichte der deutschen Verkehrspolitik. Es ist ein unzureichender Trost, daß die Lage in anderen Ländern keineswegs besser war. Aber Zeiten des Kampfes können sich der Aufgabe, eine schicksalsmäßige Entwicklung vorzubereiten, nicht entziehen. In dem erbitterten und auf beiden Seiten mit schärfsten Mitteln geführten Streit zeichneten sich allmählich die Mittel und Wege ab, mit denen jene einheitliche

Verkehrspolitik einst errichtet werden konnte, wenn die Stunde dazu gekommen war.

Im Reichsverkehrsministerium lebte auch der Wunsch, jener oben geschilderten Zersplitterung auf dem Gebiete des Straßenbaues ein Ende zu machen und eine kräftige Führung an sich zu reißen. Hier fehlte es an jeglicher Verwaltungszuständigkeit beim Reich. Sie hätte entweder gesetzlich geschaffen werden müssen, was aber bei dem zu erwartenden Widerstand der Länder kaum durchführbar erschien, oder man mußte, ähnlich wie auf dem Gebiete der Luftfahrt, mit dem Geldbeutel zu regieren versuchen. Es ist für uns, die wir sieben Jahre Nationalsozialismus erlebt haben, schwer verständlich, welche Macht in jenen Jahren allgemeiner Armutsvorstellung von einem gefüllten Reichssäckel ausgehen vermochte. So entstand nach der Festigung der Währung der Gedanke, einen großen Teil der Automobilsteuer — einer Reichssteuer — zur Verzinsung und Tilgung einer Auslandsanleihe zu verwenden. Die Anleihe sollte das Reich in den Stand setzen, die Wegeunterhaltungspflichtigen in eine gemeinsame, vom Reich geführte Politik zu zwingen, indem Zuschüsse dort hingegeben wurden, wo der Wille des Reichs im Straßenbau durchzudringen vermochte. Im Vordergrund standen damals zunächst die durchgehenden Reichsstraßen, die staubfrei umgebaut werden sollten, an denen die gefährlichen und verkehrshemmenden Plankreuzungen und Sommerwege zu beseitigen, Verbreiterungen vorzunehmen, Begradigungen und Kurvenüberhöhungen zu bauen waren und die vor allen Dingen um die kleinen Ortschaften herumzuführen waren, welche durch die Entwicklung des Kraftverkehrs allmählich unbewohnbar zu werden drohten. Der für die damalige Zeit ziemlich kühne Plan kam dadurch zu Fall, daß der Devisenkommissar, den die Reichsregierung eingesetzt hatte, um der überhandnehmenden Anleihesucht zu steuern, eine Straßenbauanleihe nicht als devisenwerbend anerkennen konnte. So blieb denn alles beim alten. In einzelnen deutschen Ländern, besonders in Sachsen, wurde auf dem Gebiete des Straßenbaues Gutes geleistet. Das

größte deutsche Land, Preußen, aber besaß nicht einmal eine zentrale Stelle, welche die Angelegenheiten des Straßenbaues bearbeitete, wenn man nicht die Kommunalaufsichtsabteilung des Innenministeriums, welche über die Finanzen der Gemeinden und Gemeindeverbände wachte, als solche ansehen will. Nicht nur der Reichsgedanke, sondern sogar der Gedanke einer zielsetzenden Zentralgewalt in Preußen schien auf einem Verwaltungsgebiete verschüttet zu sein, das angesichts der Verkehrsentwicklung der neuen Zeit einer besonders jugendfrischen und tatkräftigen Führung bedurft hätte. Man wird der allgemeinen und inneren Verwaltung Preußens und mancher anderen Länder nicht den Vorwurf ersparen können, daß sie die Fühlung mit den Verkehrsproblemen einer neu heraufgezogenen Zeit gründlich verloren hatte.

3. Umgestaltungen und Unsicherheiten der Entwicklung bis 1933.

Die Verkehrs*politik* der Reichseisenbahnen war von Anfang an geschlossener. Zwar versuchten auch hier die Länder sich einen Einfluß zu sichern. Sie erreichten das aber nur auf Teilgebieten der Organisation. *Sachlich* hatte nur der Reichsverkehrsminister die Führung. In der Organisation dagegen verlief die Entwicklung bei der Übernahme und Verwaltung der neugebildeten *Reichseisenbahnen* keineswegs geradlinig. Der erste Organisationsplan vom 1. Juli 1920 sah hierfür sechs Abteilungen (Verwaltungs-, Personal-, Verkehrs-, Betriebs-, Tarif-, Finanzabteilung) sowie eine Aufsichtsabteilung für die Beaufsichtigung der privaten Eisenbahnen vor. Aus den Bedürfnissen der Praxis heraus wurden diese Abteilungen in der Folgezeit mehrfach umgebildet, zusammengelegt oder ergänzt.

Kaum war diese sich innerhalb des Reichsverkehrsministeriums abspielende organisatorische Bewegung zu einer gewissen Be-

ruhigung gekommen, als die gesamtpolitische Lage zu einer erheblichen Einschränkung der Zuständigkeit des Ministeriums hinsichtlich der Reichseisenbahnen führte. Diese Entwicklung entsprang dem Bestreben, dem durch die Inflation schwer erschütterten Reich die finanzielle Verantwortung für die Reichseisenbahnen abzunehmen, und führte zur Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" (Verordnung vom 12. Februar 1924, RGBl. I S. 57). Dieses war ein „selbständiges, eine juristische Person darstellendes wirtschaftliches Unternehmen", das unter Aufsicht und Leitung des Reichsverkehrsministers betrieben werden sollte. Infolge dieser — vorläufig nur formellen — Absonderung der Reichsbahnverwaltung wurden sämtliche Geschäfte der Leitung des Unternehmens im Reichsverkehrsministerium unter der Firma „Deutsche Reichsbahn" mit dem Zusatz „Hauptverwaltung" erledigt, während die dem Minister als solchen vorbehaltene Aufsicht sowie bestimmte namentlich aufgeführte Hoheitsangelegenheiten wie bisher unter der Firma „Der Reichsverkehrsminister" liefen (Erlaß vom 14. Februar 1924, Reichsverkehrsbl. Abt. A S. 33). Auf Grund der genannten Verordnung vom 12. Februar 1924 wurde der Reichsverkehrsminister durch die „Verordnung über die Bildung eines vorläufigen Direktoriums der Deutschen Reichsbahn" vom 5. April 1924 zum Generaldirektor des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" bestellt und ihm zur Unterstützung ein Direktorium von leitenden Beamten beigegeben. Kurz danach wurde im April die erste Geschäftsanweisung für die damals einen Teil des Reichsverkehrsministeriums bildende Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn erlassen.

Im Gegensatz zu dieser nur formellen Verselbständigung der Reichsbahnleitung im Rahmen des Reichsverkehrsministeriums brachten das auf Grund des Dawes-Plans verabschiedete Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 und die daraufhin vollzogene Bildung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (11. Oktober

1924) die **Lösung** der Deutschen Reichsbahn vom Reichsverkehrsministerium und damit eine große Veränderung in seinem Bestand. Äußerlich war sie dadurch gekennzeichnet, daß die im Ministerium verbleibenden Geschäfte der Eisenbahnabteilungen, deren Zahl bisher sechs und mehr betragen hatte, jetzt zu einer einzigen Abteilung verschmolzen wurden. Von nun an war die oberste Spitze der Eisenbahnverwaltung gespalten: im Reichsverkehrsministerium verblieben nur die Aufsicht über die Reichsbahn und die Privatbahnen sowie die parlamentarische Vertretung der Eisenbahnbelange; die Leitung der Reichsbahn dagegen war einem außerhalb des Ministeriums stehenden Generaldirektor und einem Verwaltungsrat übertragen. Dieser Zustand der Trennung von Aufsicht und Leitung der Reichseisenbahnen blieb bis zum Februar 1937 bestehen.

Mit dieser Zuständigkeitsbeschränkung war das Reichsverkehrsministerium, abgesehen von Bau und Unterhaltung der Reichswasserstraßen, im wesentlichen zu einer Gesetzgebungs- und Aufsichtsinstanz geworden: das Kraftfahrwesen zu Lande, die Binnen- und Seeschiffahrt wurden von privater Hand betrieben, die zivile Luftfahrt von der halbstaatlichen Luft-Hansa AG. und die Eisenbahnen von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft; ein kleinerer Teil von Eisenbahnen geringerer Bedeutung waren ohnedies als Privatbahnen selbständig verwaltet und vom Reich nur beaufsichtigt. Trotz einer im ganzen befriedigenden Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, namentlich auch trotz völliger Übereinstimmung und engster Zusammenarbeit bei der Wahrung der gesamtdeutschen Belange gegenüber dem Ausland, lag es doch in der Natur der Sache, daß das Reichsverkehrsministerium von Ende 1924 bis Anfang 1933 von dem Einfluß auf die laufende Geschäftsführung der Deutschen Reichsbahn ausgeschlossen war. Die unmittelbare Verwaltungstätigkeit des Reichsverkehrsministeriums beschränkte sich vielmehr neben kleineren Verwaltungszweigen, wie dem Wetter-

dienst (seit 30. Januar 1922) und dem am 1. Mai 1922 aus dem Bereich des Reichsinnenministeriums übernommenen Reichswasserschutz, auf die großen Wasserstraßen. Die Gefahr einer durch den polnischen Korridor jederzeit drohenden Unterbrechung der Verbindung mit Ostpreußen führte zur Schaffung des Seedienstes Ostpreußen, der nicht nur Vorkämpfer für die unlösbare Verbindung unserer östlichsten Provinz mit dem Reich wurde, sondern wesentlich die deutsche Geltung in der ganzen Ostsee hob. Eine erhebliche, wenn auch ganz unproduktive Tätigkeit hatte das Reichsverkehrsministerium in den internationalen Stromkommissionen zu leisten, um zu verhindern, daß die unpraktische Überorganisation des Versailler Vertrages das naturgemäße Schwergewicht des hauptbeteiligten Uferstaates unterdrückte. Da die Verkehrshäfen nach dem Staatsvertrage Ländersache geblieben waren, entzogen sie sich der Einflußnahme des Reichs.

Das Schwergewicht der Tätigkeit des Reichsverkehrsministeriums lag in jener vor allem wirtschaftlich ausgerichteten Zeit vornehmlich darin, die auseinanderstrebenden Belange der einzelnen Verkehrsträger auszugleichen und das Verkehrsrecht fortzubilden. Die dabei oft gebotene Rücksichtnahme auf schwankende parlamentarische Mehrheiten, auf partikularistische Wünsche der Länder und auf Sonderbelange wirtschaftlich mächtiger Interessengruppen hemmte dabei eine befriedigende Lösung mancher vordringlichen Aufgabe oder erzwang zuweilen sogar das völlige Unterbleiben notwendiger Maßnahmen. Als Beispiel hierfür sei das Problem des Ausgleichs zwischen Schienen- und Straßenverkehr angeführt, das erst durch die Verzögerung des Eingreifens des Reichsverkehrsministeriums die bedrohliche Schärfe annahm, die seine befriedigende Lösung später so erschwerte. Überhaupt war eine Verkehrspolitik auf *weite* Sicht unter den damaligen Verhältnissen nicht möglich.

4. Organisatorische Veränderungen seit dem Umbruch 1933, besonders im Kraftfahr- und Straßenverkehr.

Dieser Zustand wandelte sich mit der Berufung Adolf Hitlers zum Reichskanzler grundsätzlich. Die Verkehrspolitik wurde in den Dienst der vom Führer und Reichskanzler einheitlich geleiteten Reichspolitik gestellt und in der Hand des Reichsverkehrsministeriums straff zusammengefaßt. Der Einfluß des Reichsverkehrsministeriums dehnte sich seit dem 30. Januar 1933 tatsächlich und seit dem Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 130) auch rechtsförmlich über den eigentlichen Behördenapparat des Reichsverkehrsministeriums hinaus aus. § 1 des genannten Gesetzes übertrug dem Reichsverkehrsminister, der damals zugleich Reichspostminister (bis 1937) war, die Verantwortung für die Einheitlichkeit der im Reichsverkehrsministerium, im Reichspostministerium und in der Deutschen Reichsbahn zusammengefaßten Verkehrsmittel sowie die Entscheidung aller Streitfragen über das Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsarten und die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrszweige.

Demgegenüber verschlug es wenig, daß einzelne Zweige des Verkehrswesens aus der Zuständigkeit des Reichsverkehrsministeriums abgezweigt wurden. So schieden mit der Einsetzung des Reichskommissars und späteren Reichsministers der Luftfahrt (Verordnung vom 5. Mai 1933, Reichsgesetzbl. I S. 241) die Angelegenheiten des Luftfahrtwesens einschließlich des Wetterdienstes aus dem bisherigen Bereich des Reichsverkehrsministeriums aus. Ebenso gingen die einheitliche Planung des Landstraßennetzes, die durch das „Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung“ vom 26. März 1934 aus einer Landessache zu einer Reichssache wurde, sowie der Bau und Betrieb der Reichsautobahnen nicht auf das Reichsverkehrsministerium, sondern auf neugeschaffene Sonder-

behörden über, nämlich auf den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und die Gesellschaft (später das „Unternehmen") Reichsautobahnen. Hierbei wurde jedoch dem Reichsverkehrsminister dadurch ein gewisser Einfluß eingeräumt, daß er neben dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen die Aufsicht über das Unternehmen Reichsautobahnen für die Reichsregierung mit ausübte (Gesetz vom 27. Juni 1933), Vertreter mit beratender Stimme in den Verwaltungsrat der Reichsautobahnen entsandte und später in dem an Stelle des Verwaltungsrats gebildeten Beirat der Reichsautobahnen gesetzlich den Vorsitz übertragen erhielt (3. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen vom 1. Juni 1938, Reichsgesetzbl. II S. 208). Zwischen den Reichsautobahnen und der Reichsbahn bestand von Anfang an eine enge organisatorische und personelle Verbindung. Sie war besonders auch dadurch gegeben, daß der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn (der spätere Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller) von 1933 bis 1938 Vorsitzender des Vorstands der Gesellschaft Reichsautobahnen war.

Es liegt eine seltsame Bedeutung in der Tatsache, daß die erste politische Rede, die der Führer nach der Machtergreifung in der Öffentlichkeit hielt, ein Verkehrsthema, und zwar den Kraftwagen, betraf. Mit unheimlicher Gewalt wendete er sich gegen die Sünden der Vergangenheit, gegen die Borniertheit der Behörden, welche die dem Automobil innewohnenden Kräfte einer neuen Zeit nicht zu erkennen vermochten, verhieß er die starke und persönliche Förderung der Fabrikation und des Verkehrs, die Vernichtung aller Hindernisse und Widerstände, zeichnete er den Plan einer großartigen Straßenbaupolitik. Alsbald merkte das Volk, daß es sich nicht um eine der gewohnten Programmreden vergangener Regierungen handelte, die außer einigem Beifall im Saal und in der Presse keine weiteren Konsequenzen aufwiesen. Die Tat folgte dem Wort auf dem Fuße, ja, sie übertraf es im Laufe der nächsten Jahre noch in unvorstellbarer Weise. In den Jahren

1933 und 1934 wurde das gesamte Kraftverkehrsrecht umgestaltet. An die Stelle des kraftfahrfeindlichen Gedankens, der die Gesetzgebung und die Verwaltung beherrschte, trat eine leidenschaftliche Förderung. Dies war nur dadurch möglich, daß endlich Gesetzgebung und Verwaltung für den gesamten Straßenverkehr auf das Reich übergingen. Eine Maßnahme, die im Jahre 1923 der Reichstag gewollt und nicht durchgesetzt hatte, wurde nun mit einem Federstrich vollzogen. Das Gesetz vom 13. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1058) übertrug dem Reichsverkehrsminister die Pflicht, die „zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen oder Plätzen erforderlichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen .... sowie über den allgemeinen Straßenverkehr" zu erlassen.

Dieser Aufgabe ist der Reichsverkehrsminister durch die neue Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. Mai 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 455) und die zu ihr ergangene Ausführungsanweisung vom 29. September 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 869) nachgekommen. Die neue Gesetzgebung beseitigte alles, was dem Kraftwagen nachteilig war. Wenn früher alle anderen Teilnehmer am Straßenverkehr gegen den Kraftwagen „geschützt" wurden, so trat jetzt eine vollkommene Gleichstellung, ja, in mancher Hinsicht sogar eine gewisse Bevorzugung des Kraftwagens an die Stelle der alten Gedankenrichtung. Besonders wirkte sich dies im Vorfahrtrecht und hier wiederum einschneidend gegenüber der Straßenbahn aus. Aber auch in technischer Beziehung änderte sich der Geist der Gesetzgebung. Längen, Breiten, Gewichte und Geschwindigkeiten der Fahrzeuge wurden gesteigert. Die Fülle der technischen Einzelvorschriften, welche in der Geschichte des neuen Verkehrsmittels im Lauf der Jahrzehnte entstanden waren und mit dem Efeurankenwerk ihrer Schutz- und Vorbeugungsabsichten die Entwicklung hemmten, gingen im Feuer des neuen Geistes auf. Im Zulassungsverfahren wurden überall nur noch Ziele vorgeschrieben, die zu erreichen waren, nirgends mehr die Mittel und Wege, die zu diesen Zielen führten.

Dazu kamen mannigfache Erleichterungen für die Führerausbildung und -prüfung und für alle diejenigen Anlässe, bei denen der Kraftfahrer unvermeidlicherweise in Berührung mit der Behörde treten mußte. Ganz besonders einschneidend war aber der Fortfall der Kraftfahrzeugsteuer bei fabrikneuen Personenkraftwagen.

Die psychologische Wirkung aller dieser Enthemmungen war ungeheuer. Es war, als ob eine Zauberkraft das Eis zerschmolzen hatte, welches die Quellen der deutschen Motorisierung bisher im Bann gehalten hatte, so daß sie jetzt mit elementarer Gewalt zu strömen begannen. Eine unerhörte Aufwärtsbewegung der Fabrikation setzte ein. Sprungweise vervielfachte sich die Zahl der Fahrzeuge. Wenn auch die Menge der Lastwagen nicht in so riesenhaftem Umfange wie die der Personenwagen anstieg, so schuf doch die Ausweitung des Kraftwagenverkehrs die Voraussetzungen für die später einsetzende Massenproduktion von synthetischem Kraftstoff und Bereifungsmaterial (Buna), ohne welche es nicht möglich gewesen wäre, Deutschland für den Kriegsfall vorzubereiten. Überhaupt trat der Gedanke der Wehrhaftmachung alsbald in den Mittelpunkt aller Behördenarbeit. Sofort nach der Machtergreifung, lange schon vor der Erklärung der Wehrfreiheit durch den Führer, spielte dieser Gedanke eine große Rolle in der Regelung des Kraftfahrwesens. Nur der wirkliche Fachmann vermag zu erkennen, welche Fülle militärischer Gesichtspunkte in den trockenen und so unpolitisch erscheinenden technischen Bestimmungen der Zulassungsbedingungen verarbeitet sind. Ein wesentliches Mittel war auch die Einführung des Autobriefes, der nicht nur die Möglichkeiten der Eigentumssicherung, der Statistik und konjunkturellen Markterforschung mit sich brachte, sondern der gleichzeitig die Grundlage der Mobilisierungsfähigkeit des gesamten privaten Kraftfahrzeugparks abgab.

Aber alle diese Maßnahmen der Gesetzgebung wären tot geblieben, wenn nicht aus der Kampfzeit der NSDAP. eine Einrichtung hervorgegangen wäre, welche imstande war, ihnen den lebendigen Geist der Hingabe, der Zucht und der Energie einzu-

flößen. Das nationalsozialistische Kraftfahrkorps, an dessen Spitze die eiserne und hinreißende Persönlichkeit des Korpsführers und Reichsleiters Hühnlein steht, ist Begründer jenes wehrhaften Kraftfahrsports, ohne den die schnelle Motorisierung der deutschen Wehrmacht kaum zu denken wäre. Korpsführer Hühnlein und sein NSKK. hat den neuen Typ des motorisierten Menschen geschaffen. Zweifelte nicht die Vergangenheit an einer solchen Möglichkeit? Sprach nicht die müde und an sich selbst verzweifelnde Philosophie der vergangenen Jahre von der Auflösung des Menschen im Chauffeurtyp? Nun aber wuchs eine Jugend auf, die mit dem Motorrad, dem Sportwagen, dem Lastwagen ebenso verwachsen war wie die Jugend eines frühen Reitervolkes mit dem Pferde. Am Steuer von Fahrzeugen wurden überall Wunder der Tapferkeit und Fahrkunst verrichtet. Überall veranstaltete man sportliche Unternehmungen. Geländegebiete wurden hierfür ausgesucht, welche früher kaum der Fußgänger, geschweige denn der Reiter zu durchqueren vermochte. Auf den internationalen Rennbahnen Europas und anderer Erdteile, Plätzen, auf denen der Geist eines technischen Zeitalters seine tollsten Triumphe feiert, stieg in einer fast ununterbrochenen Folge die Hakenkreuzfahne als Zeichen des Sieges am Mast empor, erklangen die deutschen Nationalhymnen und verkündeten die Überlegenheit der deutschen Maschine und des deutschen Menschen. Es wird immer ein Wunder bleiben, wie sich der Geist der Motorisierung mit der Gewalt eines neuen Lebensgefühls des deutschen Volkes bemächtigte. Jahr für Jahr bei der Eröffnung der internationalen Automobilausstellung in Berlin gab der Führer seine neuen Parolen bekannt. Die Idee des Volkswagens entsteigt seinem genialen Geist und schafft sich die größte Automobilfabrik, die die Welt je gesehen hat. Noch hält die riesenhafte Motorisierung der Wehrmacht alle Kräfte in Atem. Alle Rohstoffe werden auf dieses Ziel konzentriert: da bricht der uns aufgezwungene Krieg aus. Das motorisierte Deutschland braust wie ein Sturm über das irregeleitete Polen. Im Westen

erheben sich in ohnmächtigem Neide die alten kraftlosen Plutokratien. So sicher der Sieg ist: im Augenblick, wo diese Zeilen geschrieben werden, ist die friedliche Motorisierung des Volkes unterbrochen. Sie wird sicher wieder mit vollen Zügen zu atmen beginnen, wenn das Gewitter vorüber ist. —

Nach dem Kriege werden auch diejenigen Gesetze neues Leben gewinnen, welche die wirtschaftliche Seite des Straßenverkehrs erstmalig zu ordnen und zu fördern trachteten: das Gesetz über den Güterfernverkehr vom 26. Juni 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 788) und das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1217), neugefaßt am 6. Dezember 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1319).

Das Personenbeförderungsgesetz vereinigt eine Materie, welche früher bei den Ländern verwaltet wurde, in der Hand des Reichs. Es handelt sich um die Ordnung der Straßenbahnen, der Omnibuslinien und des mannigfachen Gelegenheitsverkehrs mit Kraftwagen und anderen Fahrzeugen, wie er sich in der Omnibustouristik, im Rundfahrten-, Mietwagen- und Droschkenverkehr abspielt. Der leitende Gedanke des Gesetzes ist die planmäßige Einordnung des gewerblichen Personenkraftverkehrs in den Gesamtverkehr mit ausgesprochen wohlwollender Tendenz für den Kraftwagen. Gewerbeschutz, Gewerbeordnung, starke Elemente der Selbstverwaltung und vor allem eine im liberalistischen Zeitalter undurchführbare Fürsorge für die Sicherheit in technischer und betrieblicher Hinsicht sind die leitenden Gedanken dieses Gesetzes. Große Teile kodifizieren lediglich altes Recht und formen preußisches Landesrecht in Reichsrecht um. Auf den erwähnten Gebieten sind aber eine Fülle grundsätzlicher und wahrscheinlich für immer Richtung gebender Neuerungen enthalten. Der Vorspruch des Personenbeförderungsgesetzes stellt ein Prinzip auf, welches — so selbstverständlich es klingen mag — einen Markstein in der deutschen Verkehrsgesetzgebung bedeutet:

„Im nationalsozialistischen Staat gehört die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates. Die Verkehrsmittel

können sich in öffentlicher oder privater Hand befinden. Alle müssen sich jedoch an Normen halten, die einheitlich für das ganze Reich erlassen werden ..."

Das Güterfernverkehrsgesetz ging einem Problem zu Leibe, welches sich mit der Entwicklung des Kraftwagens in allen zivilisierten Ländern mit sehr großer Wucht erhoben hatte: dem Ausgleich zwischen Schiene und Kraftwagen. Die Lösung, welche das Gesetz mit der Einrichtung des Reichs-Kraftwagenbetriebs-Verbandes unter der Aufsicht des Reichsverkehrsministers gefunden hat, ist bis zum Kriege der Erprobung und Bewährung ausgesetzt worden. Sie ist charakteristisch für die nationalsozialistische Fähigkeit, große Kollektivaufgaben unter Aufrechterhaltung des privaten Unternehmertums zu bewältigen. Aber das Gebiet ist noch zu neu, um die gefundene Lösung jetzt schon als endgültig zu bezeichnen. Nach dem Kriege, der das Gesetz durch die Beschränkung des Güterfernverkehrs auf behördlich genehmigte Fahrten gewissermaßen suspendiert hat, wird untersucht werden müssen, ob die Weiterentwicklung des Güterverkehrs auf den Autobahnen und Landstraßen in der bisherigen Ordnung weitergeführt werden kann oder ob andere Prinzipien gesucht werden müssen. Eins kann jedoch von diesem schwierigsten aller Verkehrsprobleme gesagt werden: Das Dritte Reich hat auch hier eine Lösung getroffen, welche in ihrer Wirksamkeit bisher noch von keinem anderen Lande der Welt erreicht worden ist.

Zu den materiellen, aber vielleicht noch mehr zu den psychologischen Voraussetzungen der Kraftverkehrsentwicklung im neuen Deutschland gehörte das vollständige Umdenken im Straßenbau. Nicht nur die alte kümmerliche Zersplitterung, welche die Landstraßen lange Zeit zu Stiefkindern unter den Verkehrsanstalten gemacht hatte, sondern auch die in der Mitte der 20er Jahre im Reichsverkehrsministerium geplanten Reformen wurden durch eine Idee überholt, die zwar in den vergangenen Jahren schon bruchstückweise und als halbe und schwächliche Maßnahmen geäußert, aber auch in dieser Keimbildung bereits an der allge-

meinen Armutsvorstellung gescheitert war: Die Reichsautobahnen. Der Plan, ein Netz von Reichsautobahnen, also von breiten, hochkomfortablen, plankreuzungsfreien Straßen, zu schaffen, enthält die ganze erhabene Symbolik des Dritten Reichs, dem keine Aufgabe gigantischsten Ausmaßes zu groß war, um nicht gerade von ihr angezogen zu werden. Die Reichsautobahnen sind ein persönliches, visionäres Werk Adolf Hitlers. Keine Entwicklung des Kraftfahrwesens, und sei sie auch noch so riesenhaft, wird sich in den nächsten Jahrhunderten bessere Straßen wünschen können.

Auch das schwerste Verkehrsproblem der neuesten Zeit, der Kampf zwischen Schiene und Straße, bekam durch dieses Werk einen Ausblick, wie ihn nur eine wahrhaft geniale Lösung zu schaffen vermag. Die Planung, Gestaltung, Enteignung, überhaupt die hoheitlichen Aufgaben wurden zwar einem Spezialkommissar, dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, anvertraut, der Bau und die Verwaltung aber wurden einem Unternehmen übertragen, welches ungeachtet der eigenen Rechtspersönlichkeit von Anfang an der Deutschen Reichsbahn sehr nahe stand. In enger Verbindung mit ihr, dem größten Eisenbahnunternehmen der Welt, wuchs das Werk empor, dessen gewaltiger Bedarf an Arbeit und Rohstoffen mit Milliardenziffern ausgedrückt werden muß. Wenn auch in der Bauzeit noch keine endgültige Lösung des Ausgleichs zwischen Schiene und Straße geboren werden konnte, so liegen doch in der verwaltungsmäßigen und finanziellen Verschmelzung dieses beherrschenden Straßennetzes mit der Deutschen Reichsbahn alle Voraussetzungen für die spätere Verkehrseinheit. Es ist der oft ausgesprochene Wille des Führers, daß dieser Gedanke seine Verwirklichung finden soll.

Die Autobahnen griffen so tief in das allgemeine Straßenwesen des Reiches ein, daß der Plan, sie zu errichten, unmittelbar eine andere Maßnahme von größter Bedeutung nach sich zog: die Zentralisierung der allgemeinen Straßenverwaltung beim

Reiche. Da man die Aufgaben nicht voneinander trennen konnte, so wurde auch die allgemeine Straßenverwaltung dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen als einer obersten Reichsbehörde übertragen. Da der endgültigen Gestaltung der Verwaltung, also der Reichsreform, nicht vorgegriffen werden sollte, wurde zunächst eine „vorläufige" Neuregelung getroffen, die auf dem bestehenden Zustande aufbaut, alle Behörden jedoch in eine einheitliche Richtung bringt und die Möglichkeit für eine endgültige Gestaltung der Straßenverwaltung im Neuaufbau des Großdeutschen Reiches offenläßt. Zu diesem Zweck wurde das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 243) erlassen. Dem Gesetz folgte eine Verordnung vom 7. Dezember 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1237).

Endlich war eine klare und übersichtliche Einteilung der Straßen im Deutschen Reich und eine Verwaltung nach den Absichten tatkräftiger Reichspolitik zur Wirklichkeit geworden. Das deutsche Straßennetz gliedert sich jetzt nach folgenden Begriffen: Reichsautobahnen, Reichsstraßen, Landstraßen I. Ordnung und Landstraßen II. Ordnung. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen vereinigt bei sich alle erforderlichen Verwaltungszuständigkeiten. Ein Amt, welches es bis dahin überhaupt nicht gab, ist damit zu einer der wichtigsten Verkehrsbehörden im Reich geworden.

5. Auswirkungen des Neuaufbau-Gesetzes und anderer Führerentscheidungen.

Im Zuge dieser vor den Grenzen der deutschen Länder nicht haltmachenden Entwicklung wurde die Verkehrspolitik des Reichsverkehrsministeriums von zahlreichen politischen und rechtlichen Schranken befreit, die ihre Entwicklung bisher gehemmt hatten. So wurden durch das schon genannte Vereinfachungsgesetz vom 27. Februar 1934 die Übernahme der Staatseisenbahnen der deut-

schen Länder auf das Reich für abgeschlossen und die bisher noch den deutschen Ländern vorbehaltenen Zustimmungsrechte für erloschen erklärt. Ein wichtiger Schritt auf diesem Wege war auch das Gesetz über den Neuaufbau des Reichs vom 30. Januar 1934, das die Hoheitsrechte der Länder auf das Reich übertrug und die Landesregierungen der Reichsregierung unterstellte.

Mit diesem Neuaufbaugesetz fiel für die Wasserstraßenverwaltung das grundsätzliche Hemmnis von Reichs- und Landeshoheit an dem einheitlich in gemeinwirtschaftlichem Sinne zu verwaltenden Objekt fort. In allen Zweigen dieser Verwaltung konnte von nun an an ihrer Fortentwicklung gearbeitet werden. Dabei wurde der gesunde Gedanke aus den Auseinandersetzungen mit den Ländern beibehalten, die Wasserstraßenverwaltung in enger Anlehnung an die allgemeine Verwaltungsorganisation führen zu lassen. Hiermit war allerdings der Nachteil verbunden, daß nicht mit einem Schlage die Außenbehörden der Wasserstraßenverwaltung einheitlich den ganzen Stromgebieten angepaßt werden konnten, vielmehr die in den außerpreußischen Ländern gelegenen Stromteile noch gesondert behandelt werden mußten. Aber die zentrale Durchführung einheitlicher Grundsätze wurde durch das Weisungsrecht der alleinigen Reichshoheit sehr erleichtert. Einen besonderen Fortschritt bedeutete der Erlaß des Preußischen Ministerpräsidenten vom 11. März 1935, durch den auf den Reichsverkehrsminister als Preußischen Verkehrsminister vom Preußischen Landwirtschaftsministerium die persönlichen und sächlichen Verwaltungsangelegenheiten der für das Reich tätigen preußischen Wasserbaubehörden und vom Preußischen Handelsministerium die dort behandelten Verkehrsangelegenheiten einschließlich der Betreuung der staatlichen Häfen, Brücken und Fähren übertragen wurden.

Mit dem Wachsen der Weltgeltung des Großdeutschen Reiches gewann die Führung der deutschen Handelsflotte unter dem Schutze der Reichsmarine erhebliche Bedeutung. Die Seeschiffahrt ist der wichtigste Verkehrsträger im zwischenstaatlichen Verkehr.

Der Betrieb der Seeschiffahrt ist privatwirtschaftlichen Reedereibetrieben vorbehalten. Aufgabe des RVM. ist die Zusammenfassung aller reichswichtigen Angelegenheiten, welche die Schiffahrt angehen. Hierher gehören der Abschluß von Schiffahrtsabkommen in den Handelsverträgen, die Durchführung des Schiffssicherheitsvertrags, London 1929, im Zusammenwirken mit der See-Berufsgenossenschaft und dem Germanischen Lloyd, die Entwicklung des Flaggenrechts, das Lotswesen, die seemännische Berufsausbildung. Ein besonderes Arbeitsgebiet entstand nach 1933 auf dem Gebiet der unmittelbaren Förderung der Seeschiffahrt durch finanzielle Hilfeleistungen zum Ausgleich der durch die Pfundabwertung und der Weltwirtschaftskrise eingetretenen Schäden, soweit sie von den Reedereien aus eigener Kraft nicht behoben werden konnten.

Der Grundsatz der Selbstverwaltung der Wirtschaft ist für die Seeschiffahrt in besonderem Umfang aufrechterhalten worden. Dies findet seinen Ausdruck in zahlreichen Ermächtigungen, die der Reichsverkehrsgruppe zur Regelung allgemeinwirtschaftlicher Fragen des Seeverkehrs gegeben wurden. Es versteht sich von selbst, daß alle sich hieraus ergebenden Einzelmaßnahmen durch den Reichsverkehrsminister gedeckt sind.

Es ist weder zweckmäßig noch wünschenswert, alle Angelegenheiten der Seeschiffahrt rechtlich und wirtschaftlich ausschließlich von einer Zentralinstanz aus zu lenken. So ist die Vorhaltung der Häfen und ihrer Einrichtungen vorwiegend Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltungsorgane, nicht Sache des RVM. Denn es ist undenkbar, Hafenplätze wie Hamburg, Bremen, Stettin, Königsberg, Danzig, Memel usw. aus ihrer Verantwortung für ihre eigene Entwicklung zu entlassen. Aufgabe des RVM. ist es vielmehr, alle Seehäfen in ihrem Wettbewerb gegen das Ausland durch entsprechende schiffahrtspolitische Maßnahmen gleichmäßig zu fördern. Auch die Gestaltung des Seerechts unterliegt zahlreichen örtlichen Bedingtheiten, so daß der RVM. auch auf diesem Gebiet zum Teil sich vernünftigerweise auf die Füh-

rung und die gleichmäßige verkehrspolitische Ausrichtung der Rechtsgestaltung beschränken kann.

Die Gefahren, welchen die deutsche Seeschiffahrt im Falle kriegerischer Entwicklungen ausgesetzt ist, machten eine enge Zusammenarbeit des Reichsverkehrsministeriums mit der Kriegsmarine erforderlich, um die Schiffahrt soweit möglich mit den nötigen Nachrichten und dem unter den gegebenen jeweiligen Umständen erreichbaren Schutz zu versehen. Diesem Zusammenarbeiten ist im gegenwärtigen Kriege das Gelingen manchen tapferen Durchbruchs durch den monatelang bestehenden Blockadering der Gegner zu verdanken.

Die Binnenschiffahrt ist ebenfalls seit jeher ein freies Gewerbe und trotz der Verstaatlichung der Eisenbahnen und des Überwiegens der öffentlichen Hand im Nahverkehr ein freies Gewerbe geblieben. Sie hat gerade in ihrer Betätigung als freies Gewerbe die Eisenbahnen wirksam ergänzt und durch ihre privatwirtschaftliche Arbeit nicht nur vorhandene Verkehrsbedürfnisse befriedigt, sondern neue wirtschaftliche Kräfte geweckt. Sie muß, wenn sie mit Erfolg arbeiten will, unter den Tarifen der Deutschen Reichsbahn bleiben und ist darum gezwungen, sich in die staatliche Verkehrspolitik einzufügen. Sollte sie die ihr gezogenen Grenzen überschreiten, so bieten Reichsbahntarife, Schiffahrtsabgaben oder Steuern die Handhabe, den etwa notwendigen Ausgleich herbeizuführen.

Wenn gleichwohl in den Betrieb der Binnenschiffahrt erhebliche staatliche Eingriffe vorgenommen werden mußten, so nicht deswegen, weil die Binnenschiffahrt die durch die Reichsbahntarife gezogene gemeinwirtschaftliche Ordnung gestört hätte, sondern weil die freigewerblichen Unternehmer der Binnenschiffahrt in der schweren Krise, die wir nach 1929 bis 1933 zu durchleben hatten, sich im Wettbewerb gegenseitig zu vernichten drohten. Bei dem geringer werdenden Ladungsangebot mußten Reeder und Kleinschiffer mit den Frachten heruntergehen, um für ihre Kähne überhaupt noch Beschäftigung zu bekommen. Sie unterboten sich

gegenseitig in den Frachtraten und konnten doch nur knapp ihre Betriebe aufrechterhalten, weil die Güterdecke für die nun einmal vorhandene und in Betrieb befindliche Tonnage nicht mehr ausreichte. In besonderem Maße hatten die Kleinschiffer, am Rhein Partikuliere genannt, unter diesen Verhältnissen zu leiden. Sie mußten lange Wartezeiten durchmachen, bis sie eine meist nur schlecht bezahlte Fracht erhielten, und zahlreiche Kleinschiffer waren auf die Wohlfahrtsfürsorge angewiesen. Auf Grund der sogenannten Anpassungsverordnung vom 23. Dezember 1931 (Reichsgesetzbl. I S. 779), die schon im Geiste einer anbrechenden neuen Zeit den Reichsverkehrsminister zu besonderen Maßnahmen ermächtigte, wurden deshalb umfangreiche Sanierungsmaßnahmen eingeleitet, die aber erst unter der nationalsozialistischen Staatsführung auf Grund des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. Juni 1933 (Reichsgesetzbl. II S. 317) voll zur Durchführung kommen konnten.

Alle verkehrsleitenden Maßnahmen des RVM. fanden ihre Stütze und Ergänzung in einem parallel zum Wirtschaftsaufbau durchgeführten straffen Aufbau der Organisation des Verkehrsgewerbes (Verordnung vom 25. September 1935 — Reichsgesetzbl. I S. 1169), über den an anderer Stelle besonders berichtet wird.

Einen Markstein in der Entwicklung des Reichsverkehrsministeriums bedeuteten die Führerproklamationen vom 14. November 1936 und vom Vierjahrestage der nationalsozialistischen Machtergreifung, die aus der grundsätzlichen Ablehnung aller dem Reich auf Grund des Versailler Diktats aufgezwungenen Bindungen die Folgerung zogen, die deutschen Ströme und die Deutsche Reichsbahn wieder unmittelbar und ausschließlich der Reichsführung zu unterstellen.

Bei der Verkündung der Lossagung von den Bindungen an die internationalen Stromkommissionen drückte das Reich zugleich seinen Willen und sein Bedürfnis nach praktischer Zusammenarbeit mit den Uferstaaten an den gemeinsamen Strömen aus.

Diese Arbeit wurde alsbald aufgenommen und führte trotz mancher Widerstände der in den früheren Gedankengängen und vertraglichen Bindungen befangenen Rheinuferstaaten doch zu dem Ergebnis, daß am 11. Januar 1939 eine Schiffahrts-Polizei-Verordnung für das deutsche Rheinstromgebiet erlassen werden konnte, die auch von den übrigen Rheinuferstaaten in gleichem Wortlaut übernommen wurde. Auch auf der besonders wichtigen Donau gelang es, den deutschen Einfluß zu verstärken und den Eintritt Deutschlands in die Europäische Donaukommission zu erreichen, von der es durch den Versailler Vertrag ausgeschlossen war. Das Ziel, in fachlicher Zusammenarbeit der Uferregierungen zu einem lebendigen Schiffahrtsbetrieb zu kommen, ist auch in kürzlichen Verhandlungen über die schmachvollen englischen Sabotageversuche auf der Donau erreicht worden. Auf gleicher Grundlage der unmittelbaren Verständigung mit den praktisch beteiligten Uferregierungen sind die Verhandlungen mit dem Protektorat Böhmen und Mähren sowohl über die Verwaltung der Elbe wie über den Neubau des Oder—Donau-Kanals aufgenommen worden. Gleiche Verhandlungen über den Oder—Donau-Kanal schweben mit der Slowakei. Die Besetzung der ehemals polnischen Gebiete hat zur Einleitung von Verhandlungen über eine gemeinsame Arbeit bei der Entwicklung des Weichselgebietes mit dem Gouvernement Polen und mit den sowjetrussischen Republiken geführt.

Tiefgreifend war die Wirkung der Proklamation des Führers vom 30. Januar 1937 für die Verwaltung der Reichsbahn, die bis dahin auf Grund des Dawes- und Young-Plans von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausgeführt worden war. Wenn die Deutsche Reichsbahn sich auch schon sofort nach der nationalsozialistischen Machtergreifung als ausführendes Organ der Reichsregierung betrachtet hatte, so war jetzt die Zeit gekommen, dieser staatsrechtlichen Wendung auch den organisatorischen Ausdruck zu geben. Das Reichsgesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937

(Reichsgesetzbl. II S. 47) erklärte die Dienststellen der Deutschen Reichsbahn wieder zu Reichsbehörden und vereinigte das Amt des Reichsverkehrsministers wieder mit demjenigen des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn. Infolgedessen ging auch die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn im Reichsverkehrsministerium derart auf, daß ihre Abteilungen in Ministerialabteilungen verwandelt wurden, während die bisherige Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums aufgelöst und ihre Referenten in die neuen Eisenbahnabteilungen übernommen wurden. Der stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn wurde Staatssekretär der Eisenbahnabteilungen; ihr Verwaltungsrat wurde in einen Beirat umgewandelt, der die Aufgabe hat, den Reichsverkehrsminister in wichtigen Fragen der Deutschen Reichsbahn zu beraten. Mit diesen Änderungen war die Leitung der Deutschen Reichsbahn wieder unter Beseitigung des seit 1924 bestehenden Dualismus in das Reichsverkehrsministerium verlegt und damit zugleich dessen Einfluß auf die Verkehrspolitik gewaltig gestiegen. Das Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 bestimmt im § 3 u. a. folgendes:

> „Leiter der Deutschen Reichsbahn ist der Reichsverkehrsminister. Er führt als solcher die Bezeichnung: ‚Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn'. Er ist für die Geschäftsführung der Deutschen Reichsbahn verantwortlich. In der obersten Leitung stehen ihm ein Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums (stellvertretender Generaldirektor) und Ministerialdirektoren des Reichsverkehrsministeriums (Vorstandsmitglieder) zur Seite."

Die Rückgliederung der Reichsbahn aus der „Gesellschafts"-form in die Reichsverwaltung ist in der Öffentlichkeit in erster Linie als eine Maßnahme der Außen- und Innenpolitik gewertet worden, — außenpolitisch, weil sie die Befreiung von den letzten Fesseln des Reparationsdiktats bedeutete, innenpolitisch, weil damit der Behördenapparat und der große Beamtenkörper der

Reichsbahn wieder ins Reich zurückkehrten. Nicht minder groß ist aber auch die verkehrspolitische Bedeutung. Erst dadurch, daß seit dem Februar 1937 die Reichsbahn wieder vom Reichsverkehrsminister selbst geführt wird, liegt die Leitung des deutschen Verkehrswesens in einer Hand. Nur so konnten die bereits im § 1 des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 geforderte einheitliche Verkehrspolitik ihre volle politische Auswirkung erlangen. Dadurch auch ist es erst möglich geworden, die Verkehrsaufgaben auf die verschiedenen Verkehrsmittel: Eisenbahnen, Schiffahrt, Kraftwagen so zu verteilen, wie es für die Wirtschaft im ganzen am besten ist. Die einheitliche Führung durch den Reichsverkehrsminister ist das einzig durchgreifende Mittel, um zu verhüten, daß einzelne Verkehrsmittel eine eigensüchtige Verkehrspolitik treiben und, sei es durch Wettbewerb, sei es durch einseitiges Heraussuchen der gewinnbringenden Transporte, sowohl die anderen Verkehrsmittel wie die Allgemeinheit schädigen. Der verfassungsrechtliche Zustand, wie er während des Bestehens der Reichsbahn-Gesellschaft von 1924 bis 1937 gegeben war, hat dies deutlich bewiesen. Man kann nicht einheitliche Verkehrspolitik treiben, wenn bei einer der wichtigsten öffentlichen Verkehrsanstalten die Leitung und dadurch die Verantwortung für das Gedeihen gerade dieser Anstalt bei irgendeiner anderen Persönlichkeit liegt als bei dem für den ganzen Verkehr verantwortlichen Minister. Und man kann auch nur dann einheitliche Verkehrspolitik treiben, wenn die Regierung, d. h. der Reichsverkehrsminister, auch die privaten, gewerblich betriebenen Verkehrsmittel soweit in der Hand hat, daß er auch bei ihnen Aufgaben zuteilen und die Bedingungen regeln kann.

Seitdem nun auch die Leitung der Reichseisenbahnen beim Reichsverkehrsminister liegt, kann das Reichsverkehrsministerium trotz der Abzweigung einzelner Verkehrsgebiete auf andere oberste Reichsbehörden mit vollem Recht wieder als die Zentralstelle des gesamten deutschen Verkehrswesens angesprochen werden.

II. Organisation, Aufgaben und Leistungen des Reichsverkehrsministeriums im Dritten Reich.

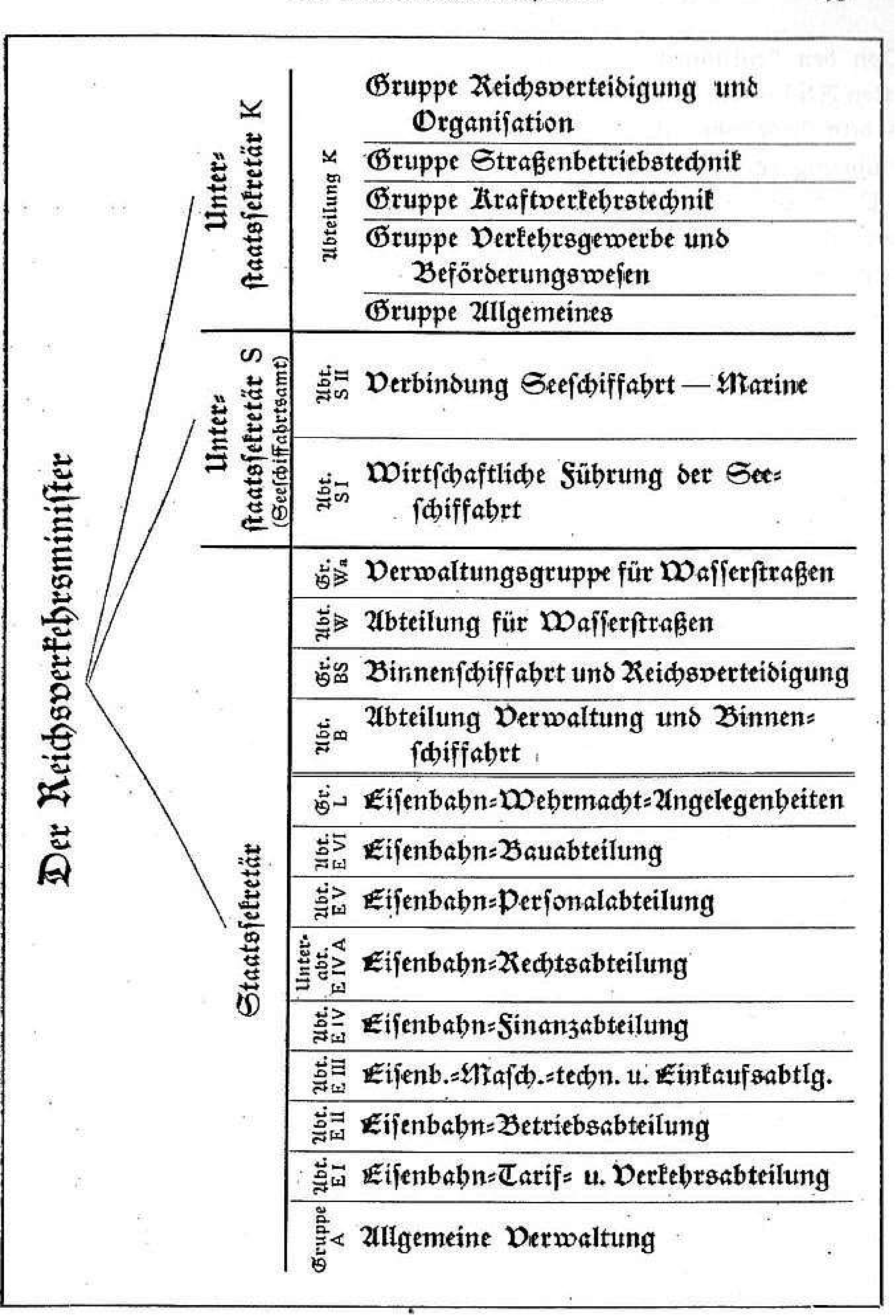
Über die Gliederung des heutigen Reichsverkehrsministeriums — Stand Juli 1940 — gibt das nebenstehende Schaubild Aufschluß.

1. Die Eisenbahnabteilungen.

Den Eisenbahnabteilungen obliegt als Hauptaufgabe die Leitung der Deutschen Reichsbahn; ferner bilden sie die oberste Instanz für die Aufsicht über die privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und die Kleinbahnen. Ihre Gliederung hat im wesentlichen immer die auch heute vorhandenen Fachabteilungen aufgewiesen. Dies sind folgende fünf große Fachabteilungen:

Die Verkehrs- und Tarifabteilung (E I),
die Betriebsabteilung (E II),
die maschinentechnische und Einkaufsabteilung (E III),
die Finanzabteilung (E IV) mit der Rechtsabteilung als Unterabteilung (E IV A),
die Personalabteilung (E V) sowie
die Bauabteilung (E VI).

Daneben bestehen für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten des gesamten Ministeriums und der Eisenbahnabteilungen die dem Staatssekretär unmittelbar unterstellte Gruppe A und für die eisenbahn-militärischen Angelegenheiten die ebenfalls dem Staatssekretär unmittelbar unterstellte Gruppe L. Außerdem ist dem Ministerium das Hauptprüfungsamt der Deutschen Reichsbahn angegliedert.


Der Reichsverkehrsminister
Unterstaatssekretär K
Abteilung K
Gruppe Reichsverteidigung und Organisation
Gruppe Straßenbetriebstechnik
Gruppe Kraftverkehrstechnik
Gruppe Verkehrsgewerbe und Beförderungswesen
Gruppe Allgemeines
Unterstaatssekretär S (Seeschiffahrtsamt)
Abt. S II
Verbindung Seeschiffahrt — Marine
Abt. S I
Wirtschaftliche Führung der Seeschiffahrt
Staatssekretär
Gr. Wa
Verwaltungsgruppe für Wasserstraßen
Abt. W
Abteilung für Wasserstraßen
Gr. BS
Binnenschiffahrt und Reichsverteidigung
Abt. B
Abteilung Verwaltung und Binnenschiffahrt
Gr. L
Eisenbahn-Wehrmacht-Angelegenheiten
Abt. E VI
Eisenbahn-Bauabteilung
Abt. E V
Eisenbahn-Personalabteilung
Unterabt. E IV A
Eisenbahn-Rechtsabteilung
Abt. E IV
Eisenbahn-Finanzabteilung
Abt. E III
Eisenb.-Masch.-techn. u. Einkaufsabtlg.
Abt. E II
Eisenbahn-Betriebsabteilung
Abt. E I
Eisenbahn-Tarif- u. Verkehrsabteilung
Gruppe A
Allgemeine Verwaltung

Von den Leistungen der Eisenbahnabteilungen zum Aufbau des Dritten Reiches können hier nur einige Beispiele genannt werden: Aus dem Arbeitsbereich der Verkehrs- und Tarifabteilung ist die Einführung zahlreicher gemeinnütziger Ausnahmetarife zugunsten des Personen- und Güterverkehrs hervorzuheben. So hat die Reichsbahn im Personenverkehr u. a. auch durch weitgehenden Tarifnachlaß bei den Sonderzügen „Kraft durch Freude" ihren Teil zum großzügigen Ausbau der Freizeitgestaltung des deutschen Volkes mit beigetragen. Im Güterverkehr sei nur auf die Zellstofftarife hingewiesen, die überhaupt erst die autarkische Gestaltung der Textilindustrie ermöglichten, sowie auf die unerreicht billigen Tarife für deutsches Eisen und sonstiges Erz und auf die vor allem nach Südosten und Rußland gerichteten internationalen Fern-Gütertarife, die ein unentbehrliches Stück in den großen zwischenstaatlichen europäischen zweiseitigen Handels- und Clearingverträgen bedeuten. Besonders umfangreiche organisatorische Maßnahmen auf dem Gebiete des Beförderungs-, Abfertigungs- und Wagendienstes schufen die Voraussetzungen für die reibungslose Durchführung der gewaltigen Gütertransporte, die durch die Aufrüstung, den Vierjahresplan und den Krieg bedingt sind. Auch den neuartigen Transportaufgaben des Dritten Reiches trug die Reichsbahn durch planvollen Ausbau ihres Personen- und Güterkraftverkehrs Rechnung, was sich besonders bei der Erschließung abseits gelegener verkehrsarmer Gebiete sowie beim Großeinsatz im Landhilfe- und Nachschubdienst der Wehrmacht auswirkte. Die Betriebsabteilung stand vor der ungeheuren Aufgabe, außer dem seit dem Umbruch in größtem Ausmaß steigenden normalen Verkehr den gewaltigen Anforderungen der Wehrmacht bei der Eingliederung der Ostmark und des Sudetenlandes, bei der Lösung der tschechischen Frage und bei der Durchführung des Feldzuges in Polen und im Westen gerecht zu werden und dazu noch die außerordentlich umfangreichen Transporte für den Vierjahresplan und die Kriegswirtschaft zu bewältigen. Ebenso erforderte der Per-

sonenverkehr Leistungen ganz besonderer Art und in einem bisher nicht gekannten Umfang. Es sei hier nur auf die politischen Riesenkundgebungen, wie z. B. die Nürnberger Parteitage oder die Erntedankfeste auf dem Bückeberg, auf die KdF.-Reisen, die Kindertransporte, den Arbeiter-, Arbeitsdienst- und Wehrmachturlauberverkehr, die Umsiedlungsbewegungen im Osten usw. verwiesen. Die Eingliederung der Ostmark, des Sudetenlandes und der neuen Ostgebiete sowie die Errichtung des Protektorats Böhmen und Mähren und des Generalgouvernements hatten eine starke Verlagerung der Verkehrsströme zur Folge, die zu einschneidenden Umstellungen im Fahrplan zwang. Als weitere große Aufgabe ergaben sich die Übernahme des Betriebs in den neu hinzugekommenen Gebieten und die Angleichung der dortigen Betriebsweise an die des Altreichs. Hand in Hand mit den neuen Betriebsaufgaben hatte der Baudienst die erforderlichen Erneuerungen und Erweiterungen zu schaffen. Gewaltige Bauvorhaben, wie in letzter Zeit besonders die Neugestaltung deutscher Städte, nötigten zum Einsatz zahlreicher Kräfte; so wurden anläßlich des Umbaues der Bahnanlagen von Berlin und München in diesen Städten je eine besondere Reichsbahnbaudirektion und zahlreiche Neubauämter eingerichtet. Die Maschinentechnische und Einkaufsabteilung hat durch die Herausgabe erheblicher Bestellungen die damals vorhandene Arbeitslosigkeit vermindern helfen und durch Fortbildung der Motorisierungsmöglichkeiten, durch Förderung des Leichtbaues der Fahrzeuge, durch Erprobung und Einführung von devisensparenden Heimstoffen und ihren zweckmäßigen und sparsamen Einsatz und weitgehend auch bei der Preisprüfung an den politischen Zielen der Reichsführung mitgearbeitet. Durch die vermehrte Einführung des elektrischen Betriebes wurde die Leistungsfähigkeit der Strecken besonders im Gebirge erhöht und für die Ausfuhr die Vorrangstellung der deutschen Motorenindustrie durch Entwicklung hoch leistungsfähiger, für die besonderen Beanspruchungen des Eisenbahn-

betriebes geeigneter Dieselmotoren gesichert. Der Finanzabteilung oblag die schwierige Aufgabe, die in der Krisenzeit gesund gehaltene, aber nicht ungeschwächte Finanzkraft der Deutschen Reichsbahn für den raschen Aufbau der deutschen Wirtschaft einzusetzen, fortschrittliche Ideen wagemutig zu fördern und bei allen sonstigen außerordentlichen finanziellen Ansprüchen nicht nur ohne Erhöhung, sondern sogar mit einer nicht unbeträchtlichen Senkung der Einnahme je Leistungseinheit die Finanzen im Gleichgewicht zu halten. Die Rechtsabteilung war an der Ausarbeitung zahlreicher neuzeitlicher Rechtsvorschriften teils federführend (Beispiele aus der letzten Zeit: Gesetz, betreffend die Tarifhoheit über die nicht im Eigentum des Reichs stehenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 6. Juli 1938, das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939, Verordnung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen der „Hermann-Göring-Werke“ vom 20. Februar 1940), teils mitwirkend beteiligt. Besonders vielseitig war naturgemäß auch die Arbeit der Personalabteilung, der die Betreuung der Reichsbahngefolgschaft von jetzt über 1 Million aktiven Bediensteten obliegt. Eine ihrer Hauptaufgaben in den letzten Jahren bildete die Eingliederung des Personals der Saarbahnen, der Österreichischen Bundesbahnen, der Eisenbahnen im Sudetenland usw. Die zum Teil sehr schwierigen Überleitungsmaßnahmen wurden in verhältnismäßig kurzer Zeit erfolgreich durchgeführt und damit auch von der Personalseite her die Einheitlichkeit im gesamten Aufbau der Reichsbahn sichergestellt. Die Gruppe L hat alle Vorarbeiten durchgeführt, die sich aus der Ausnutzung der Reichsbahn für Zwecke der Reichsverteidigung ergeben haben. Insbesondere hat sie im Zusammenwirken mit der Wehrmacht die Transportpläne ausgearbeitet, die den erfolgreichen Aufmarsch des deutschen Heeres im Krieg mit Polen und im Westen ermöglicht haben.

Wirtschaftlich und gesamtpolitisch haben die vom Reichsverkehrsministerium als Spitze der Reichsbahnverwaltung getroffenen Maßnahmen weitgehende Bedeutung; ist doch die

Deutsche Reichsbahn das größte einheitlich geleitete Unternehmen der Erde und bewältigt sie rund 80 Prozent des gesamten deutschen Binnengüterverkehrs.

Außer den Reichsbahnbehörden unterstehen den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums für die Beaufsichtigung der Privat- und Kleinbahnen die Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht, in deren Händen die gesamte Aufsicht über die Privatbahnen, die mitwirkende und die eisenbahntechnische Aufsicht bei den Kleinbahnen und die eisenbahntechnische Aufsicht bei den Straßenbahnen liegt. Infolge ihrer besonderen fachlichen Eignung sind die Präsidenten der in Betracht kommenden Reichsbahndirektionen zu Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht bestellt worden.

Um mit der lebendigen Praxis stets Fühlung zu behalten, finden im Reichsverkehrsministerium unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers regelmäßig alle zwei Monate Besprechungen mit den Präsidenten der Reichsbahndirektionen (sog. Präsidenten-Konferenzen) statt. Auch die Tagungen des Beirats der Deutschen Reichsbahn geben für die Tätigkeit des Ministeriums oft wertvolle Anregungen.

Die Zusammenarbeit der einzelnen Eisenbahnabteilungen wird dadurch gesichert, daß jede federführende Abteilung für die Beteiligung der übrigen an dem Vorgang sachlich interessierten Abteilungen verantwortlich ist und bei etwaigen Meinungsverschiedenheiten einen Ausgleich mit ihnen im Wege der Aussprache sucht; außerdem findet mindestens jede Woche eine sogenannte Direktorensitzung statt, die zur gegenseitigen Unterrichtung über Fragen von allgemeiner Bedeutung dient.

Darüber hinaus wird die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik des gesamten Ministeriums dadurch gewahrt, daß unter Vorsitz des Ministers regelmäßige Sitzungen der Leiter sämtlicher Abteilungen stattfinden, in denen die Richtlinien und laufenden wichtigen Fragen der Verkehrspolitik besprochen werden.

2. Die Abteilung Kraftverkehr und Straßenwesen.

Die Landstraße, welche sich seit grauer Vergangenheit mit den Meeresküsten und Flüssen in die Aufgaben eines primitiven Verkehrs teilte, hatte mit der Entstehung der Eisenbahn für ein knappes Jahrhundert ihre Bedeutung verloren. Die Erfindung des Autos stellte ihr ursprüngliches Wesen wieder her. Wer heute das Wort Verkehr ausspricht, sieht dabei die Vierteilung vor Augen: Wasser, Eisenbahn, Straße, Luft. Als mit der Erstarkung des Dritten Reichs die Wolken der Kriegsgefahr aufstiegen, zeigte sich die Notwendigkeit, für eine festere Zusammenfassung der Verwaltung des Straßenverkehrs in der Mittelinstanz zu sorgen, als sie durch die bisherigen Methoden der allgemeinen und inneren Verwaltung gegeben war. Im reinen Eisenbahnzeitalter hatte sich die innere Verwaltung vom Verkehr nahezu gelöst. Die Eisenbahnen hatten sich eine reine Sonderverwaltung geschaffen, und die Wasserstraßendirektionen waren z. B. im größten Lande, Preußen, den Oberpräsidenten angegliedert, also Behörden, die nicht eigentlich Verwaltungsinstanz waren. Die Verwaltung lag in Preußen in der Mittelinstanz ausschließlich bei den Regierungspräsidenten. Dort waren auch die Aufgaben untergebracht, die sich aus dem Straßenverkehr ergaben. Freilich waren diese bis zur Entstehung des Dritten Reichs im wesentlichen nur polizeiliche Angelegenheiten. Erst die nach 1933 einsetzende verkehrswirtschaftliche Gesetzgebung und vor allem die Vorbereitung der Mobilmachung führten zu der Erkenntnis, daß der Straßenverkehr nach großräumigeren Verwaltungsbezirken verlangte. Die Handhabung des Güter- und Personenverkehrsgesetzes kann sinnvoll nur bei denjenigen Behörden stattfinden, denen auch die Vorbereitung der Mobilmachung obliegt. Das Informbringen des Straßenverkehrs für den Kriegszustand ist bei dem großen Bedürfnis der Wehrmacht an Kraftwagen — besonders an Lastwagen —, aber auch wegen der sorgfältig ab-

zustimmenden Bewirtschaftung von Kraftstoffen, Bereifung, Ersatzteilen, Fahrpersonal, Reparaturwerkstätte u. ä., wegen des Einsatzes der in der Heimat verbleibenden Kraftwagen und wegen der Beschränkung des Fernverkehrs auf kriegswichtige Aufgaben eine äußerst schwierige Arbeit. Die engste Zusammenarbeit mit den Kriegsvorbereitungen der gewerblichen Wirtschaft, welche den Oberpräsidenten (Reichsverteidigungskommissaren) obliegt, ist notwendig. Die fast überall bestehende Identität der Oberpräsidenten pp. mit den Gauleitern hat diese Behörden im Dritten Reich überhaupt grundsätzlich gewandelt. Es beginnt sich eine Entwicklung abzuzeichnen, in welcher diejenigen Verwaltungsgebiete, welche eine großräumige Behandlung erfordern — unbeschadet der Belassung der meisten Verwaltungsaufgaben bei den Regierungen —, den Oberpräsidenten übertragen werden. Dies sind in erster Linie die Verkehrsangelegenheiten, mit Ausnahme der Reichsbahn, welche Sonderverwaltung bleiben muß, also Wasserstraßenbau und -verkehr und Straßenbau und -verkehr.

Die Wasserstraßendirektionen sind bereits längst besondere vom Reichsverkehrsminister ressortierende Fachabteilungen der Oberpräsidenten. Der Straßenbau befindet sich ebenfalls dort, wenn auch als eine Angelegenheit, die einstweilen noch der kommunalen Sphäre in der Provinz angehört und deshalb beim Landeshauptmann bearbeitet wird. Wenn die Aufgaben des Straßenverkehrs, wie es werden zu wollen scheint, nicht nur im Kriege, sondern auch nach diesem bei den Oberpräsidenten zusammengefaßt werden, so würde in Gestalt von „Straßenverkehrsdirektionen“ ein moderner Verwaltungsapparat für diesen mächtigen Verkehrszweig entstehen. Man vergißt allzu leicht, daß im Straßenverkehr, d. h. in Straßen und Straßenfahrzeugen, Werte investiert sind, welche die der anderen Verkehrszweige weit übertreffen. Ohne die aufbauende Arbeit des Dritten Reichs hätte sich eine solche Entwicklung nicht anbahnen lassen.

Ein großer Schritt zur zentralen Zusammenfassung aller staatlichen Führung auf dem Gebiet des Straßenverkehrs ist bereits

im Frühjahr 1940 geschehen, also in den Tagen, in welchen diese Zeilen geschrieben werden. Im Herbst 1938 war ein Generalbevollmächtigter für das Kraftfahrwesen beim Vierjahresplan eingesetzt worden. Die Wahl war auf den Chef der Inspektion für Heeresmotorisierung gefallen. Der neuen Behörde sollte in erster Linie die Beschränkung der Zahl der Kraftfahrzeugtypen bei der Wehrmacht und in der Wirtschaft auf möglichst wenige Bauarten obliegen. Die Maßnahme wäre längst notwendig gewesen, konnte aber nicht vorwärtskommen, weil für die Wehrmacht viele Stellen derselben, für die Wirtschaft aber das Wirtschaftsministerium zuständig gewesen wären, während das Verkehrsministerium durch die sachlichen Auswirkungen der Typenbeschränkung im Verkehr aufs tiefste in Mitleidenschaft gezogen wurde und deshalb auch schon ernsthafte Vorarbeiten aufgestellt hatte. Nun — in der wirtschaftlichen und politischen Spannungszeit — wurde die Typenbeschränkung im Blick auf die Einheitlichkeit der militärischen Ausrüstung und des Nachschubs, andererseits aber auch im Zuge der planmäßigen Bewirtschaftung von Ersatzteilen, Rohstoffen, Reparaturmöglichkeiten, Werkzeugmaschinen und -arbeitern für die Wirtschaft mit großer Energie angefaßt. In kürzester Zeit wurde die Aufgabe, die bei der verwickelten Lage der in Jahrzehnten frei entstandenen Struktur der Automobilindustrie und bei den Bedürfnissen des Verkehrs und des Exports äußerst schwierig war, mit vollendeter Eleganz gelöst. Die Maßnahme griff auch auf andere Verkehrsgebiete über. Im Straßenbahnwesen und in der Binnenschiffahrt kam es zu segensreichen Entschlüssen, durch welche Typenbeschränkungen angebahnt und zum Teil bereits durchgeführt wurden.

Aber nicht nur für die Typenbeschränkung war der Generalbevollmächtigte eingesetzt worden, sondern zur Zusammenfassung aller Aufgaben auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens. Ganz wird man wohl die Befugnisse nie in einer Hand vereinigen können. Die für alle Verkehrszweige wichtige Steuerpolitik wird wohl immer vom Finanzministerium geführt werden müssen.

Ebenso ist die oberste Bewirtschaftung von Eisen und anderen Rohstoffen, von Mineralöl und Kautschuk aus der Zentralverwaltung der allgemeinen gewerblichen Wirtschaft, also aus dem Reichswirtschaftsministerium, kaum zu lösen. Auch das Kraftfahrwesen der großen Betriebsverwaltungen des Reichs, die mit hoheitlicher Gewalt ausgestattet sind, nämlich der Reichsbahn und der Reichspost, wird immer eine gewisse Selbständigkeit anstreben. Aber die Zusammenfassung des Kraftfahrwesens, dessen Verwaltung bisher zwischen Verkehr, Wehrmacht, Wirtschaft, Landwirtschaft, Polizei, Reichsbahn, Reichspost aufgespalten war, enthielt schon einen Riesenfortschritt. Sie führte dann auch alsbald zu einer Ausgliederung bestimmter Rohstoff- und Mineralölkontingente für die Kraftverkehrswirtschaft, wodurch überhaupt erst eine einheitliche Führung auf diesem Gebiet ermöglicht wurde.

Ihre Krönung erfuhr die Zusammenfassung aber im Frühjahr 1940, als — unter dem Druck des langen und harten Kriegswinters, der für das Transportwesen die schwerste Belastungsprobe darstellte — die Aufgaben des Reichsverkehrsministeriums auf dem Gebiet des Straßenverkehrs durch Personalunion mit denen des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen verbunden wurden und der Generalbevollmächtigte für das Kraftfahrwesen als Unterstaatssekretär mit ungewöhnlichen Vollmachten in das Reichsverkehrsministerium eintrat. So beginnt sich die kommende Organisation des zu größter Bedeutung herangereiften Sektors „Straßenverkehr“ bereits mit voller Deutlichkeit abzuzeichnen.

3. Das Seeschiffahrtsamt.

Bei dem wirtschaftlichen Neuaufbau des Reichs hat sich das Reichsverkehrsministerium der Aufgabe widmen müssen, der Handelsflotte wieder die wirtschaftliche Stärke zu geben, der sie bedarf, um ihrer Bedeutung und ihren Aufgaben gerecht zu werden. Durch die Personalunion mit dem Preußischen Verkehrs-

ministerium ging auch die Führung der großen staatlichen preußischen Häfen auf das Reichsverkehrsministerium über. Mit der verstärkten Leitung der Seeschiffahrt durch das Reichsverkehrsministerium hielten die soziale Fürsorge, die Seedisziplin, das Lotsenwesen gleichen Schritt. Eine große neue Aufgabe steht bevor durch den Wiederaufbau der Flotte nach dem Kriege. Die wehrpolitische Bedeutung, welche die Handelsschiffahrt besitzt, hatte schon länger zu einem engen Zusammenarbeiten mit der Kriegsmarine und demgemäß zu ständiger Mitarbeit von Marineoffizieren im Reichsverkehrsministerium geführt. Die Kriegserfahrungen haben als notwendig ergeben, diese Zusammenarbeit noch wesentlich zu verstärken, um die Seekriegsführung, den Eigenschutz der Handelsschiffe, den Funk- und Nachrichtendienst, die Funktelegraphie, Seenot- und Eisdienst, das nautische Nachrichtenwesen, die nautische Ausbildung und Prüfung des seemännischen Personals in einen organischen Einklang zu bringen. Daher ist die alte Idee der Gründung eines Seeschiffahrtsamts neuerdings in der Weise verwirklicht worden, daß dieses Seeschiffahrtsamt unter der Leitung eines dem Minister unmittelbar unterstellten Unterstaatssekretärs in zwei Abteilungen, einmal die wirtschaftliche Förderung der Seeschiffahrt und zweitens die enge Verbindung mit der Kriegsmarine zur Aufgabe hat.

4. Abteilung für Verwaltung und Binnenschiffahrt.

Die Angelegenheiten, die den Abteilungen für Straßenverkehr, Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt und Wasserstraßen gemeinsam sind, sind in einer besonderen Abteilung für Verwaltung und Binnenschiffahrt zusammengefügt. Hier werden die gemeinsamen Fragen der Eingliederung der Verkehrsverwaltung in den Behördenaufbau des Reiches und die Organisation des Verkehrsgewerbes bearbeitet, die Grundregeln für die Kriegsschäden und Reichsleistungen, die Personalien der Beamten, Angestellten und Arbeiter des Ministeriums, Haushaltsachen und die von der

Preußischen Verkehrsverwaltung übernommenen Angelegenheiten bearbeitet. In einer besonderen Untergruppe werden die Angelegenheiten der Binnenschiffahrt und Reichsverteidigung erledigt, die namentlich die an Bedeutung sehr gewachsenen Fragen der Transportleitung in der Binnenschiffahrt und die Verfügung über die deutsche Binnenflotte umfaßt. Hier ist auch der umfangreiche Luftschutz für die Verkehrsgebiete angegliedert.

5. Abteilung für Wasserstraßen einschließlich Verwaltungsgruppe.

Während unter dem parlamentarischen System der Wert des Baues von Wasserstraßen häufig bezweifelt wurde, spielte ihr Ausbau in dem großen nationalsozialistischen Aufbauprogramm eine bedeutende Rolle, zumal auf diesem Gebiet von der Wasserstraßenverwaltung eine weitgehende Vorarbeit durch Planung geleistet worden war. Auf fast allen Stromgebieten setzten umfangreiche Arbeiten ein, teils anknüpfend an bereits eingeleitete Arbeiten, teils Verkehrsverbindungen, die sich aus der starken wirtschaftlichen Entwicklung als notwendig ergaben. Mit neuer Tatkraft wurde z. B. der Ausbau des Masurischen Kanals gefördert. Der bedeutende Mittellandkanal konnte im Jahre 1938 bis zur Elbe herangeführt werden. Im Zusammenhang mit ihm standen Verbesserungen der Wasseranschlüsse zwischen Elbe und Oder, die in den letzten Jahren noch einen Zuwachs im Rahmen der Umgestaltung der Reichshauptstadt erfuhren. Die Hermann-Göring-Werke brachten über den Bleckenstedter Kanal dem Mittellandkanal einen großen Zuwachs, der die Notwendigkeit einer Erweiterung seiner Leistungsfähigkeit ergab. Die Mittelweser von Minden bis Bremen wurde für das 1000-Tonnen-Schiff ausgebaut und die Werra-Kanalisierung bis nach Wartha bei Eisenach vorwärtsbetrieben. Der Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals für 1500-Tonnen-Schiffe wurde in Angriff genommen. Für die Erweiterung des von der westlichen Industrie besonders

geförderten Hansakanals wurde eine Vorarbeitenabteilung eingerichtet. Die Niederwasserregulierung des Oberrheins auf der Strecke Kehl—Istein wurde fortgesetzt und durch ein besonderes Gesetz vom 11. Mai 1938 der Rhein—Main—Donau-Verbindung ein festes Bauprogramm gegeben. Der Ausbau der Oder erfuhr eine besondere Verstärkung durch die Inangriffnahme des Adolf-Hitler-Kanals, der im August 1939, kurz vor Beginn des Krieges, bis Gleiwitz seiner Bestimmung übergeben werden konnte, zugleich mit dem ersten Spatenstich zum Oder—Donau-Kanal, der ein besonders wichtiges Glied in der Belebung unseres wirtschaftlichen Einflusses nach Südosten zu werden verspricht. Die Donau erhält bei Ybbs-Persenbeug eine sowohl für die Donauschiffahrt wie die Kraftausnutzung hochbedeutsame Stauanlage. Zugleich wurden erhebliche Reichsmittel für den Ausbau der Häfen von Wien, Linz und Krems bereitgestellt, zur Aufnahme des wachsenden Donauverkehrs. Die durch den Führererlaß vom 25. Februar 1939 angeordnete starke Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals und die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse unterhalb Brunsbüttel-Koog sind begonnen. Die Angliederung der ehemals polnischen Gebiete bringt der Wasserstraßenverwaltung die gewaltige Aufgabe einer Verbesserung der Weichselwasserstraße, die sowohl im Süden einen Anschluß an den Adolf-Hitler-Kanal nehmen wird, weiterhin die Hauptwirtschaftsader auch des Gouvernements Polen zu werden verspricht. Darüber hinaus sind bereits Verhandlungen mit Sowjet-Rußland aufgenommen worden, um das vielerörterte Problem einer Wasserstraßenverbindung von der Ostsee zum Schwarzen Meer einer praktischen Lösung zuzuführen.

Mit dem Ausbau des Wasserstraßennetzes gingen Hand in Hand die Probleme einer Verstärkung nicht nur der Seeschiffahrtsflotte, sondern auch der Binnenschiffe. Auch hier wurden unter Führung des Reichs wesentliche Verstärkungen in Angriff genommen. Durch die Sorgen um die Beschaffung des nötigen

Personals und Materials erwuchs der Wasserstraßenverwaltung eine bedeutende Arbeit im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Organisation.

Die Eingliederung des Memelgebietes, der Anschluß Lübecks an Preußen, die kommunale Ordnung in Bremen-Bremerhaven brachten das Reichsverkehrsministerium in erwünschter Weise in nähere unmittelbare Berührung mit den Hafenfragen, deren einheitliche Ausrichtung immer mehr zu einem Gesamtproblem der Verkehrswirtschaft wird. Durch die Betreuung des leistungsfähigen Hafens Danzig mit wirtschaftlicher Angliederung der Anlagen in Gotenhafen hat die Wasserstraßenverwaltung eine weitere dankbare Aufgabe übernommen.

Der starke Aufgabenandrang für die Wasserstraßenverwaltung gab Anlaß, auch auf organisatorischem und gesetzgeberischem Gebiet Erleichterungen durchzuführen. Die unter Leitung der Akademie des deutschen Rechts in Angriff genommene Arbeit eines einheitlichen Reichswasserrechts konnte allerdings bei der starken Verzweigung der damit verbundenen Fragen noch nicht zum Abschluß gebracht werden. Die zahlreichen bedeutenden Bauaufgaben gaben aber Gelegenheit, durch Sondergesetze die Zersplitterung des Landesrechts zu überbrücken und dabei bereits den Grundgedanken der künftigen Ausbaugesetzgebung vorzubereiten. Erwähnt werden hier das Rhein-Main-Donau-Gesetz vom 26. Juli 1938, das Gesetz über den Bau der Saale-Talsperre bei Hohenwarthe vom 25. April 1939, der Führererlaß über die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals vom 25. Februar 1939 nebst der Durchführungsverordnung vom 13. April 1939, die Verordnung über die Reichswasserstraßenverwaltung in der Ostmark vom 14. Juli 1939. Der bereits erwähnten Rheinschiffahrts-Polizei-Verordnung folgte am 12. April 1939 die Deutsche Binnenschiffahrts-Polizei-Verordnung, welche einen unendlichen Wirrwarr unübersichtlicher Einzelverordnungen beseitigte und für das Reichsgebiet der Binnenschiffahrt eine einzige Verkehrs-Verordnung in die Hand gab.

Seit langem war in Preußen, dessen Gebiet etwa 80 Prozent der im Jahre 1921 auf das Reich übernommenen Wasserstraßen umfaßt, erkannt worden, daß die Verwaltung der großen Wasserläufe nicht an die örtlichen Verwaltungsgrenzen gebunden werden könnte, sondern großräumig geführt werden müsse. An diesem Ausbau der über den ganzen Flußlauf sich erstreckenden Wasserstraßenverwaltungsbehörden wurde im nationalsozialistischen Reiche mit Nachdruck fortgearbeitet, soweit es die Rücksicht auf die politische Verwaltungsgliederung gestattete. Im wesentlichen wird die Verwaltung jetzt durch Wasserstraßendirektionen geführt, denen die Gesamtverwaltung eines Stroms unterstellt ist. Ausnahmsweise werden jedoch auch noch die Landesverwaltungsbehörden als Ausführungsorgane verwendet. Die örtlichen Geschäfte werden von Wasserstraßenämtern geführt. Die beim Aufbau des Großdeutschen Reiches hinzugetretenen Gebiete sind entsprechend in die Wasserstraßenorganisation eingegliedert. So wurde die Saar der Wasserstraßendirektion Koblenz zugewiesen, die Memel der Wasserstraßendirektion Königsberg. In Kiel wurde eine Wasserstraßendirektion bei dem Oberpräsidenten gebildet, die das Reichskanalamt mit den übrigen Wasserstraßen der Provinz Schleswig-Holstein und die Küstenverwaltung zusammenfaßt. In der Ostmark wurden die Donau und die March zu Reichswasserstraßen erklärt und für sie eine Wasserstraßendirektion bei dem Reichsstatthalter in Niederdonau gebildet. Die im Sudetenland gelegene Elbestrecke wurde dem Sächsischen Minister für Wirtschaft und Arbeit zugewiesen, der die Reichswasserstraßenverwaltung auf dem sächsischen Teil der Elbe betreute. In den ehemals polnischen Gebieten wurde bei den Reichsstatthaltern in Danzig-Westpreußen und Wartheland je eine Wasserstraßendirektion neu gebildet, während dem Gouverneur in Polen Beamte der Wasserstraßenverwaltung zur Leitung der polnischen Wasserwegeverwaltung zugeteilt wurden, deren Aufgabe es besonders sein wird, den Weichselausbau in engster Anlehnung an die Arbeiten der Wasserstraßendirektion Danzig durchzuführen.

Eine wesentliche Erleichterung wird die Wasserstraßenverwaltung erfahren, wenn der gesamte Personalkörper der Wasserstraßenbehörden einheitlich auf den Haushalt des Reichsverkehrsministeriums überführt sein wird. Eine besondere organisatorische Arbeit war noch im Interesse der Landesverteidigung durch Herstellung eines einheitlichen Wasserstraßen- und Luftschutzes zu leisten. Für die Gefolgschaft der Wasserstraßenverwaltung wurden einheitliche Tarife für Angestellte und Arbeiter hergestellt, die den Grundsätzen des nationalsozialistischen Staates Rechnung trugen.

Die technische Planung und Durchführung der Unterhaltung und der umfangreichen Neubauten liegt in der „Abteilung für Wasserstraßen", der für die organisatorischen, rechtlichen und personellen Fragen eine „Verwaltungsgruppe" angegliedert ist.

* * *

Die Verschiedenartigkeit der Aufgabengebiete des Reichsverkehrsministeriums zwingt dazu, sich ihr organisatorisch und personell in wechselvollen Formen anzupassen. Dabei ist allerdings die historische Einteilung in Reichs- und Länderverwaltungen und die noch verschiedenartige Gesetzgebung häufig stark hinderlich; diese Hemmungen zu beseitigen, ist eines der Ziele der Verwaltungsreform im Großdeutschen Reich.

Ferner ist es eine eigentümliche Wesensart des Verkehrs, daß der Verkehr

- zum Teil ganz durch öffentliche Einrichtungen,
- zum Teil ganz durch private Unternehmungen,
- zum Teil durch Benutzung öffentlicher Einrichtungen und privater Unternehmungen,
- zum Teil auch von den Verkehrsinteressenten selbst (Eigenverkehr, Werkverkehr)

besorgt wird. Diese Verquickung erwerbswirtschaftlicher mit rein öffentlichen Interessen und privater mit gemeinwirtschaftlichen Interessen, oft auf dem gleichen Verkehrsgebiet, oft sogar bei ein und demselben Einzeltransport, stellt dem Staat bei seiner Betreuung des Verkehrs besondere Aufgaben. Sie erfordern sehr aktive Verkehrspolitik.

Für die Verkehrsträger ergibt sich aus dem Nebeneinander öffentlicher und privater Verkehrseinrichtungen und Verkehrsinteressen, daß für das private Verkehrsgewerbe die Gewerbefreiheit in landläufigem Sinne nicht durchgeführt werden kann, und daß für die staatlichen Verkehrsanstalten eine weitgehende Rücksichtnahme auf das Vorhandensein und die Existenzmöglichkeit der privaten Teile der Verkehrswirtschaft geboten ist.

Für beide Gruppen — das Verkehrsgewerbe und die staatlichen Verkehrsanstalten — müssen die Gebote der Gemeinwirtschaft vor dem Erwerbsgedanken den Vorrang haben. Nur so ist ein Zusammenleben privater und öffentlicher Verkehrsmittel auf gleichem Boden, nämlich in der *einen* Wirtschaft des deutschen Volkes, ohne Reibungen und Leerlauf möglich.

Bei den privaten Unternehmungen des Verkehrs ist völlige Gewerbefreiheit nicht möglich, weil beim Verkehr

1. immer auch öffentliche Aufgaben zu erfüllen sind,
2. der private Unternehmer öffentliche Einrichtungen mit benutzt, die erst sein Gewerbe überhaupt ermöglichen (z. B. der Kraftwagen die Straße, das Schiff die Wasserstraße),
3. vielfach in der gleichen Verkehrsbedienung öffentliche und private Einrichtungen nebeneinander stehen.

Infolgedessen ist gerade im Verkehr die private Unternehmung stets mit der Auflage belastet, sich den öffentlichen Verkehrsanforderungen und den öffentlichen Verkehrseinrichtungen anzupassen.

Erst das Dritte Reich hat die öffentlichen Aufgaben des privaten Verkehrsgewerbes in ihrer großen Tragweite erkannt und

deshalb in der Organisation sowohl der staatlichen Verkehrseinrichtungen wie des privaten Verkehrsgewerbes die nötigen Grundlagen geschaffen, mit deren Hilfe der Verkehr gelenkt werden kann. Diese Lenkung des Verkehrs umfaßt

einmal die gesetzgeberisch-reglementarische Ordnung,

sodann die Verteilung der Verkehrsaufgaben auf die verschiedenen Verkehrsmittel,

endlich die Festsetzung der angemessenen Bedingungen sowohl für die Verkehrsträger wie für die Verkehrsnutzer, sowohl für die staatlichen Einrichtungen wie für das Gewerbe.

Die Zusammenfassung des Verkehrs zu harmonischer gemeinschaftlicher Verkehrsarbeit und damit zur besten Nutzwirkung für Volk und Wirtschaft, das ist — neben all den Fragen, die sich aus der Liquidation des Krieges ergeben, und neben dem Neuaufbau der europäischen Verkehrsbeziehungen — die Zukunftsaufgabe der deutschen Verkehrspolitik und damit des Reichsverkehrsministeriums.